INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

XXXVII JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA

V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA



CICLO DE CONFERENCIAS - ENERO 2009
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 58
MADRID, 2009

CUBIERTA: P. Andrés de Urdaneta.
Fotografía de una pintura original de Víctor Villán
(Monasterio de San Lorenzo del Escorial)

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

htt://www.060.es

EDITA:



NIPO: 076-09-233-9 (Edición de papel).
NIPO: 076-09-232-3 (Edición en línea).
ISBN: 978-84-9781-526-O.
Depósito legal: M-41329-2009.

Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada.
Tirada: 1.000 ejemplares
Fecha de edición: enero, 2009

Andrés de Urdaneta pertenece a esa fabulosa nómina de navegantes vascos, que al servicio de la corona de Castilla, descubren, exploran y agrandan los mapas del siglo XVI en sus campañas oceánicas, incorporando nuevas rutas de navegación.

La aparición de Urdaneta en el escenario histórico coincide con su enrolamiento en la expedición de García Jofre de Loaysa, donde a pesar de sus pocos años evidencia una inteligencia y sentido de responsabilidad impropias de su edad, pero que estarán presentes en todas las etapas de su vida, en las que habrá de actuar no sólo como marino, sino como hombre de leyes y diplomático.

En Urdaneta, por tanto, convergen diferentes personalidades; la del aventurero que siguiendo a Juan Sebastián de Elcano sueña con la gloria; el guerrero que pelea durante ocho años en las Malucas en una guerra fratricida y se hace freile agustino siguiendo una llamada vocacional; el marinero inquieto que interroga el firmamento; el cosmógrafo experimentado que descubre el tornaviaje de Filipinas a Méjico y enseñará la ruta del diálogo entre dos mundos; el que inauguraría el puerto de Acapulco e inmoralizaría la nao de la China abriendo una nueva ruta para la navegación comercial.

La pericia náutica demostrada en su tornaviaje abrió para empeños sucesivos la llamada «vuelta de poniente» ya que a partir de esa travesía se conoce con precisión la derrota que posibilitaría la permanencia española en Filipinas.

El Instituto de Historia y Cultura Naval no podía permanecer insensible ante la conmemoración de un centenario de singular trascendencia y programa este ciclo de conferencias que nos acerque más al navegante-fraile, su vida y su tiempo

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER
Contralmirante director del
Instituto de Historia y Cultura Naval

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución ....
....
Dirección postal ....
....
....
País ....
Teléfono ....
Fax ....

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- ☐ Revista de Historia Naval
- ☐ Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

....
....
....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 379 50 50
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.Mde.es

SUMARIO

Págs.

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

José Ramón de Miguel Bosch. Es marino mercante. Autor de «Urdaneta en su tiempo» publicado por la Sociedad oceanográfica de Guipuzcoa. San Sebastian, 2002 y «Urdaneta y su tiempo» publicado por el Ayuntamiento de Ordizia en 2008. También es autor de los artículos «Urdaneta o el *know how* del tornaviaje. Recalada.» AVCMM en junio de 2006 y «Urdaneta y Japón» en la revista del Instituto Ignacio de Loyola en 2007.

Federico Baeza Fernández de Rota. Es Capitán de Navío (R) Ingeniero, Jefe del Departamento de Historia del Instituto de Historia y Cultura Naval y director de la Revista de Historia Naval. Nació en La Coruña en 1946, ingresó en la ENM en 1964, salió Alférez de navío en 1969. Estuvo destinado en la fragata *Yáñez Pinzón* y en los destructores *Roger de Láuria*, *Álava*, *Alcalá Galiano* y en el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* (4ª vuelta al mundo).Entre 1978 y 1982 realizó el curso de Ingenieros de Armas navales, ingresando en el Cuerpo de Ingenieros a su finalización. Ya como ingeniero estuvo destinado en la Inspección de obras en Ferrol, en la oficina de Coordinación con la US NAVY y factoría Sperry en EEUU. Jefe de Programas en el Centro de Programas de Rota, presidente de la Junta de Control de la configuración SOFTWARE, Vocal grupo OTAN de Presentación Táctica, Jefatura de Apoyo Logístico, jefe del Ramo Técnico de Sistemas de Mando y Control, jefe de los programas de Sistema de Mando Naval, Mando y Control de las fragatas clase *Juan de Borbón* y responsable de los programas de operaciones anfibias y simuladores.

En su último destino en activo fue Director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales.

Está en posesión de 4 Medallas del Mérito Naval, y de la Cruz, Encomienda y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

José Mª Madueño Galán. Capitán de Navío (R), es subdirector del Instituto de Historia y Cultura Naval. Nació en Madrid en 1945, ingresó en la ENM en 1963, salió alférez de navío en 1968. Ha estado destinado en la corbeta *Villa de Bilbao* dragaminas *Tajo*, destructor *Churruca*, fragata *Baleares* y comandante del patrullero *Bonifaz*. Es especialista en Comunicaciones, Analista de Sistemas y Diplomado de Estado Mayor. Ha publicado numerosos artículos en la Revista General de Marina y es colaborador de la Academia de la Historia en la Elaboración del Diccionario Biográfico Español, con más de 70 biografías de personajes de la Armada. Está en posesión de cinco Cruces del Mérito Naval y de la Cruz, Encomienda y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Agustín Ramón Rodríguez González. Nació en Madrid en 1955, es doctor en Historia por la Universidad Complutense y profesor de Universidad en la San Pablo-CEU.

Ha publicado hasta la fecha veinticuatro libros entre los que destacan *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*; *Isaac Peral, historia de una frustración*; *Operaciones de la guerra del 98, una revisión histórica*; *la Campaña del Pacífico, 1862-1871*; *La memoria del submarino Peral*; *Lepanto, la batalla que salvó a Europa*; *Trafalgar y el conflicto naval angloespañol del siglo XVIII*; *Victorias por mar de los españoles*; *Cosme García, un genio olvidado* y *Galeras españolas: del Egeo al Mar de la China*, en la Colección Bazán. En colaboración ha publicado *Buques de la Armada Española a través de la fotografía 1849-1900*; *La fragata en la Armada Española, 500 años de Historia* y *Los submarinos españoles*. Ha participado en numerosas obras colectivas como en la monumental *Historia de España de Menéndez Pidal*, con el capítulo dedicado a la guerra del 98, en la edición de las obras completas de D. Antonio Cánovas del Castillo y en otras. Igualmente ha publicado cerca de un centenar de artículos en diversas revistas, especialmente en la *Revista General de Marina* y en la *Revista de Historia Naval*. Ha sido cuatro veces premio Virgen del Carmen, Premio «Almirante Moreno" de la *Revista General de Marina*, premio *Ángel Herrera* a la mejor labor de investigación en Humanidades de la Fundación San Pablo-CEU premio *Ancla de Plata* de la Real Liga Naval Española, medallas de Belgrano y de Brown de la República Argentina, es miembro

distinguido del Instituto Almirante Brown. En el año 2001 se le concedió la cruz del Mérito Naval. En diciembre de 2008 fue nombrado académico correspondiente de la Real de la Historia.

Blas Sierra de la Calle. Religioso agustino nacido en Riaño (León) en 1948. Estudió Filosofía en Valladolid y Roma y Teología y Bellas Artes en Roma, licenciándose en Dogmática en la Universidad Gregoriana; profesor de Teología en Roma de 1976 a 1998 y en el Estudio Teológico Agustiniano de Valladolid desde 1974. Es director del Museo Oriental de Valladolid y autor del texto y fotos de su página web. Desde 1978 estudia el arte y la etnología de China, Japón y Filipinas. Comisario de una quincena de exposiciones itinerantes de arte oriental, ha publicado más de 200 artículos y 25 libros de arte y etnología de China, Japón y Filipinas y temas misionales. Dirige las revistas Diáspora y Misiones Agustinianas. Ha pronunciado varias conferencias en congresos nacionales e internacionales. La Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría de Sevilla le nombró Académico Correspondiente en Valladolid y el Emperador de Japón le concedió «La Orden del Sol Naciente con rayos de sol y de plata», en reconocimiento por la magnífica labor de investigación y difusión de la cultura japonesa.

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado) ***ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN***
2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado) ***LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN***
3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado) *LA GRAN ARMADA*
4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado) ***LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)***
5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado) ***LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)***
6.—***FERNÁNDEZ DURO*** (Agotado)
7.—***ANTEQUERA Y BOBADILLA*** (Agotado)
8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***LA MARINA ANTE EL 98.–ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO***
9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA ***LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES***
10.—***LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA***
11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***LA MARINA ANTE EL 98.–GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO***
12.—***MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)***
13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA ***CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)***
14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA ***CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)***
15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)***
16.—***EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA***
17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA***
18.—***EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992*** (Agotado)
19.—***EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTAL.–LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ***
20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.–LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)***
21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado) ***LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO***
22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado) ***MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA***
23.—CICLO DE CONFERENCIAS ***LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA***
24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)***
25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO***
26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA***
27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado) ***MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA***
28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO***
29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX***
30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)***
31.—CICLO DE CONFERENCIAS.–MAYO 1998 ***LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS***
32.—CICLO DE CONFERENCIAS.–OCTUBRE 1998 ***VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98***
33.—***LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII***
34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado) ***HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I***
35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado) ***JUAN DE LA COSA***
36.—***LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817***
37.—***LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA AR-MADA***
38.—***TRAFALGAR***
39.—***LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503–2003)***
40.—***LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA***
41.—***ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES***
42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA***
43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA***
44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA***
47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR***
48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***EL COMBATE DE TRAFALGAR***
49.—***CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN***
50.—***V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN***
51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***DESPUÉS DE TRAFALGAR***
52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO***
53.—***VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO*** **(EN PRENSA)**
54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN***
55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)***
56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL ***LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA***
57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO***

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45
C/e: incn@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además, Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

APERTURA

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER
Contralmirante director del
Instituto de Historia y Cultura Naval

Pocos personajes del amplio censo de descubridores y navegantes españoles, reúnen tantos atractivos a destacar como fray de Andrés de Urdaneta, cuyo quinto centenario de su nacimiento recuerda este Instituto de Historia y Cultura Naval en este ciclo de conferencias que tratan de su figura en sus distintas facetas, y la asombrosa aventura de sus viajes, culminada con el tornaviaje del Oriente.

Es evidente que los viajes de Urdaneta por el ancho mundo le abrieron nuevos horizontes personales y él a su vez abrió nuevos rumbos para sus seguidores. Podemos por tanto esbozar los rasgos esenciales de una intensa vida de esfuerzo, sacrificio y dedicación religiosa cuando la llamada de la vocación suena en su templado espíritu y ver en Urdaneta, al joven de Villafranca de Ordizia, amante de su tierra vasca natal, convertido en hombre universal habiendo dado la vuelta al mundo a los 28 años; al aventurero que siguiendo a Juan Sebastián de Elcano sueña con la gloria y en el seguimiento de Cristo hallará su mejor premio; al fogoso guerrero que pelea durante ocho años en las Molucas en una guerra fraticida contra los portugueses y se hace después fraile agustino, al encontrar en el mensaje de san Agustín la respuesta a sus inquietudes; al marinero inquieto que interroga el firmamento y busca nuevas rutas por el mar y con su vida y testimonio enseñará la ruta que lleva hacia el cielo, más allá de las estrellas; al cosmógrafo experimentado que descubre el *tornaviaje* de Filipinas a Méjico, mostrando la ruta del diálogo entre dos mundos, ruta de intercambio y encuentro entre pueblos, razas, culturas, y religiones de Oriente y Occidente; y, en suma, al que inauguró el puerto de Acapulco que inmortalizaria el *Galeón de Acapulco*, *Galeón de Manila* o *Nao de la China* títulos que han llegado hasta nuestros días como depositarios de un excelso legado histórico.

Si el hombre es un proyecto de futuro, no por ello deja de ser su propio pasado, por eso estamos configurados por nuestra propia historia en la que brilla de manera singular la epopeya ultramarina. Y bien puede esperarse que un mejor conocimiento de ese pasado —y ése es el objetivo principal de estos seminarios— contribuya a afianzar nuestra conciencia de pueblo marinero capaz de asimilar grandes ideales colectivos.

Las razones de la formidable hazaña descubridora pueden ser tan varias como lo son las manifestaciones de la voluntad humana. A los motivos políti-

cos, religiosos, económicos o demográficos, podría añadirse la tan común sed de aventuras, casi siempre hermanada con el afán de saber y conocer; con la curiosidad que está en la simiente de toda ciencia pero, por supuesto, los impulsos que movieron el ánimo de monarcas y gobernantes, pueden ser muy distintos de los que empujaron a navegantes y descubridores, comprometidos con su vida en cada aventura.

En el matizado programa de estas conferencias, se ofrecen los aspectos más sobresalientes de la vida y tiempo de Urdaneta, así como en análisis de las expediciones de García Jofre de Loaysa y Miguel López de Legazpi, necesario complemento para situar la auténtica dimensión de nuestro protagonista, ya que la aparición de Urdaneta coincide con su enrolamiento en la expedición de Loaysa cuando apenas tiene diecisiete años. No pretendo invadir el terreno de los conferenciantes, que a buen seguro no dejarán inéditas ningunas de la facetas de su acusada personalidad, pero si quisiera centrar la atención en un hecho, para mi trascendente, extraído de la que pudiéramos llamar *su hoja de servicios*. La relación que Urdaneta hizo del viaje de su vuelta al mundo en la que invirtió once años menos veintiocho días, se la quitaron las autoridades del puerto de Lisboa, pero años después, Felipe II la haría trasladar a la Biblioteca del Palacio Real de Madrid, donde ha sido objeto de numerosas consultas e investigaciones.

El radical cambio de su vida que supone su profesión en el convento de San Agustín de Méjico en marzo de 1553 no enturbia para nada su fama de navegante, y será precisamente en ese convento donde le llegará la convocatoria real para que se encuentre una solución *al fantasma de Oriente*. En la cédula real se insiste «en que lo principal que se pretende en la jornada es saber la vuelta desde las islas de Poniente, porque la ida se sabe que se hace en breve tiempo». Y allí va Urdaneta investido como director técnico de una expedición que tantos interrogantes suscita. De sus resultados, ya tendrán cumplida cuenta a lo largo de estas jornadas. A mí sólo me resta añadir que tras viajar a España para informar a la Corte de la gesta del *tornaviaje*, Urdaneta regresó al convento San Agustín en Méjico, donde murió poco después, el 3 de junio de 1568. Dejaba una notable herencia, ya que a partir de la última travesía del monje navegante, a quien se atribuye también el descubrimiento de la circulación de los vientos en el anticiclón del Pacífico, se conoce con precisión la derrota que posibilitaría la permanencia española en Filipinas. Nada más y nada menos. Y es que como ha escrito el historiador Claudio Sánchez de Albornoz, «España era el único pueblo preparado para la gran hazaña».

URDANETA Y SU TIEMPO

José Ramón DE MIGUEL BOSCH
Marino mercante

Tras su llegada a Lisboa el 26 de junio de 1536, cargado de informes sobre las Molucas que le fueron requisados por los portugueses, y con una hija que había tenido allí con una nativa y que tendría un importante papel en su vida como veremos más adelante, Andrés de Urdaneta se convirtió en un paradigma del hombre del Renacimiento, que había viajado hasta donde casi ningún europeo podía soñar llegar, y además lo podía contar, había adquirido conocimientos preciosos y los podía utilizar; pero, ante todo, tenía una lealtad inquebrantable hacia sus superiores.

Nada más pisar suelo castellano, Urdaneta tuvo que rehacer de memoria sus informes, primeramente para el cosmógrafo Alonso de Santa Cruz, y para el propio Consejo de Indias a continuación, que deseaban conocer de primera mano los detalles de la malhadada expedición de Loaysa al Maluco. Posteriormente, con la presumible ayuda de la *Relación* de Hernando de Torre, que comprendía los primeros años de la expedición, Urdaneta elaboró su gran relato, documento insustituible para el conocimiento de las navegaciones de la expedición de Loaysa y de las sociedades del Sudeste asiático del primer tercio del siglo XVI. Es llamativa la precisión de estos informes que abarcan once años de peripecias inimaginables. Queda constancia en estos documentos de las grandes dotes de observación que tenía Urdaneta, y del profundo conocimiento que había adquirido sobre las islas de la Especiería, así como su franco interés en los rendimientos que aquellas podían producir:

«Así mismo, como V.M. verá por esta relación, hay a la redonda de Maluco muchas islas, ricas e buenas conquistas, e por consiguiente hay muchas tierras de gran trato, en demás la China que se puede contratar de Maluco» (1).

Un par de años más tarde, al coincidir ambos en Santo Domingo en 1539, el propio Urdaneta detallaría aún más al cronista Fernández de Oviedo las características de prácticamente todas las islas de la actual Indonesia, como Borneo, Java o las Célebes. Todo ello terminaría siendo recogido por Fernández de Oviedo en su *Historia general y natural de las Indias*, cuyo vigésimo libro puede considerarse, casi en su totalidad, inspirado por Urdaneta.

---

(1) AGI. Patronato 37, R. 36.

En Maluco había ya en aquellos años un importante tráfico comercial entre las diversas islas, y entre éstas y el continente asiático. Por ello, resulta muy plausible que Urdaneta estuviera también en Japón. Existe en el AGI una descripción de este país (2) que pudo ser perfectamente hecha por él, si atendemos a la letra y sintaxis del documento, y que además en el encabezamiento reza «de los papeles de Santa Cruz de Sevilla», frase idéntica a la que se halla al comienzo de su primer relato sobre la expedición de Loaysa. Se trata del primer documento europeo conocido que describe en concreto partes de este país, anterior en casi una década a los de san Francisco Javier. Teniendo en cuenta la estacionalidad de los monzones, tal viaje desde las Molucas se podía realizar en unos veinte días para la ida y otros tantos para la vuelta. Urdaneta volverá a demostrar su interés por Japón, heredado de Elcano al parecer, al indicar en los preparativos del *Tornaviaje* la posibilidad de hacer escala allí.

El nexo humano y técnico entre Elcano y Urdaneta no debe restringirse al hecho, tantas veces mencionado y documentalmente evidente por lo demás, de que el joven, casi adolescente, Urdaneta fuera uno de los testigos de las últimas voluntades y de la muerte de Elcano, que conocemos fundamentalmente gracias a él, como tantos otros acontecimientos de la expedición de Loaysa. Sólo recientemente se ha podido, sin embargo, inferir que en los escritos de Urdaneta se halla asimismo la clave del porqué aquella muerte históricamente achacada al escorbuto, y por extensión, una de las razones fundamentales del fracaso de la expedición, ninguno de cuyos principales responsables originarios llegó nunca al Maluco.

Con una perseverancia muy propia de su carácter, Urdaneta reiteró en sus tres relatos sobre la expedición de Loaysa, de muy dispar longitud y pretensión, un hecho aparentemente marginal que, sin embargo, a la luz de los conocimientos actuales, resulta más que esclarecedor. Sucedió en la isla de San Mateo (cuya existencia merece un análisis más detallado del que hoy aquí podemos dedicarle) en los últimos días de octubre de 1525. Las siete naves de Loaysa se hallaban fondeadas en la isla ecuatorial reabastaciéndose, haciendo reparaciones y solventado problemas de disciplina y planificación. Podemos relatar el suceso en palabras de Fernández de Oviedo, a quien se lo había referido también el cura Areyzaga aún antes de que Urdaneta retornara a España:

«Un día se tomó un pescado que parescía corvina, tan grande como un salmón de veinte libras, y todos los que comieron a la mesa del capitán general, enfermaron por le comer, de tal manera, que no pensaron escapar; y creyóse que murieran si no fueran socorridos con triaca y otros remedios, y non obstante eso, estovieron muchos días enfermos. Decía este reverendo padre clérigo, que él vido este pescado, y que tenía los dientes como un grand perro, y que él mismo mató otro tal (pero mayor), que los tenía de la misma manera, que pesó más de cincuenta libras; pero que no osaron comer dél, por lo que es dicho, y lo echaron a la mar» (3).

---

(2) AGI. Patronato 34, R. 13

(3) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*. Libro XX, cap. 5. Valladolid, 1557.

Los relatos de Urdaneta, empero, añaden otros datos fundamentales del suceso. En el más extenso dice:

«En esta ysla se pescó vn pescado en la nao Capitana muy fermoso, que llaman picuda, y el capitán general convidó algunos de los capitanes e oficiales del Rey, y todos los que comieron de la picuda cayeron malos de cámaras, que se yban sin sentir, que pensamos que murieran; enpero quiso nuestro criador que guarescieron todos» (4.)

La medicina contemporánea conoce sobradamente que la picuda o barracuda es un voraz esfirénido de gran tamaño, propio de los arrecifes tropicales, cuya ingestión puede producir en el ser humano la *ciguatera*: una enfermedad originada por las toxinas contenidas en determinadas algas microscópicas, inocuas para el pez pero peligrosas para la especie humana. Los problemas gastro-intestinales (el *mal de cámaras* que menciona Urdaneta) constituyen sólo los primeros síntomas de la enfermedad, que se superan a los pocos días. Permanecen, sin embargo, otros efectos mucho más perniciosos que afectan a los sistemas neurológico y cardiovascular, y que, aunque se traten adecuadamente, perduran durante meses: fatiga, trastornos del equilibrio, *sabor a metal*, taquicardias, hipertensión...

Conocida la dieta habitual de los barcos españoles del XVI, es más que presumible que los intoxicados de San Mateo, es decir, la plana mayor de la expedición de Loaysa (con la excepción, tan involuntaria como salvadora, de Acuña y Guevara, seguramente) fueran empeorando en su enfermedad durante los meses siguientes, buena parte de los cuales transcurrieron en el inhóspito estrecho de Magallanes, en condiciones extremas. El consumo de vino y pescado, muy contraindicado en los casos de ciguatera, explicaría perfectamente lo que resulta especialmente incomprensible para la hipótesis ancestral de que tanto Loaysa como Elcano habrían fallecido de escorbuto, depresión, etc.

Un año después de la estancia en San Mateo y la intoxicación por la ingestión de picuda, ninguno de los hipotéticos comensales permanecía vivo en la expedición. Unos (Loaysa y su sobrino, Elcano, T. Alonso de Salazar, Covarrubias, A. de Tejada, R. Bermejo, Perea, etc.) habían fallecido en la nao *Capitana*; otros, como Pedro de Vera, habían desaparecido con sus naos en circunstancias anómalas. Urdaneta, seguramente, marró en la conclusión acerca del restablecimiento de sus jefes tras la intoxicación, pero aportó los datos fundamentales para entender qué pasó.

La desgraciada expedición de Loaysa sirvió a Urdaneta para asentar, en todos los ámbitos (navegación, meteorología, logística,...) las bases del conocimiento que, treinta años más tarde, se materializaría en el tornaviaje a través del Pacífico y, con él, la consolidación de la presencia española en las Filipinas así como la apertura de una nueva ruta comercial transcontinental, fundamental en la Modernidad.

---

(4) Biblioteca de Palacio, núm. 432, f. 18r.

El tornaviaje, conocimientos aplicados

A la hora de plantearse cualquier viaje en el mar, y más uno de la magnitud de éste, emprendido en Cebú el 1 de junio de 1565 y culminado el ocho de octubre del mismo año en Acapulco, resultaba imprescindible ponderar y prever correctamente toda una serie de factores logísticos y técnico náuticos. Los fracasos previos en los intentos de cruzar el Pacífico hacia el Este, y la distancia a recorrer, lo convertían en un desafío sin precedentes y en una empresa de máxima dificultad y riesgo. Veamos algunos aspectos de la logística.

En primer lugar tendremos que considerar las vituallas y el agua, básicas ambas para la salud. Urdaneta ya conocía el problema del escorbuto, en un informe para el virrey Velasco, así lo hace constar, rememorando el viaje de la expedición de Loaysa:

De mas de [e]sto, da una enfermedad en esta Mar del Poniente a los hombres que se les creçen y podreçen las enzias y mueren muchos de [e]sta enfermedad, que a nosotros solamente en una nao se nos murieron desde el estrecho hasta las yslas quarenta hombres y aun a los que an ydo desde a Nueua España para la Espeçeria no les a dexado de dar esta enfermedad empero como la nauegaçion se haze em (sic) poco tiempo y lleuan bastimentos frescos, no haze tanta ynpresion como haze en los que ban desde España por el Estrecho (5).

El hecho de que la nao *San Pedro*, después de más de tres meses de tornaviaje, continuara el viaje hasta el puerto de Acapulco sin hacer ninguna escala, viene a revelar que, aunque la tripulación viniera agotada, no existían a bordo problemas graves de salud.

Efectivamente en el tornaviaje de 1565, aunque se produjeron algunas muertes, parece que no fueron debidas al escorbuto, sino a otras causas. Al respecto, resulta significativo que una enfermedad tan común en las grandes navegaciones de aquellos tiempos no aparezca reseñada en ningún momento, ni por los pilotos ni por Urdaneta.

La distancia a recorrer, el número de tripulantes y las condiciones ambientales son las variables relativamente conocidas a partir de las cuales se puede calcular el tamaño del barco. Además, la nao *San Pedro* llevaba a bordo durante el tornaviaje un pequeño cargamento de canela procedente de Mindanao. Era, por lo tanto, un barco razonablemente cargado.

No hace falta decir que en el océano Pacífico todo es grande. También las olas, y éstas se surcan mejor en barcos más grandes. Existe un dicho muy popular entre la gente de mar: *barco grande, ande o no ande*; éste parece ser también el punto de vista de Urdaneta para el Tornaviaje, porque en todo momento le dio mucha importancia al tamaño de los barcos que habrían de hacer la ruta, e incluso supervisó personalmente su construcción.

---

(5) AGI. Patronato 46, R. 10.

En el informe que Urdaneta hizo llegar a Velasco sobre las posibilidades de cruzar el océano Pacífico en sentido oeste-este, aquel ya atribuyó los fracasos de los intentos realizados en el mismo sentido por anteriores expediciones al tamaño de los barcos:

Es ynconbeniente mas prinçipal que se nos puede poner delante hes (SIC) no auer açertado hasta agora la nauegaçion de la buelta de la [E]speçeria para la Nueua [E]spaña y que sin esta no se puede conseguir lo que hemos tratado. Ello es asi verdad pero todas las vezes que esta nauegaçion se a yntentado a sido con nauios pequenos y muy ruines, lo qual a sido muy gran ynconbeniente para no auerse hecho la nauegaçion de la buelta que en una mar tan ancha como ay de la Espeçeria a la Nueua [E]spaña a donde no ay que pasar el estrecho ni que doblar puntas de tierra ni baxios ni corrientes que estoruen, no ay razon porque pensar que una mar tan ancha sea en nauegar desde la Espeçeria y que tenda yda y no buelta (6).

El maestre Martín de Ybarra y el factor Mirandaola, en el documento del despacho del barco en el puerto de Cebú (7), atribuyeron a la nao *San Pedro* un porte de 550 toneladas, con trece obenques por banda en el palo mayor y ocho obenques por banda en el trinquete. Se trata del documento más fehaciente con que contamos a la hora de plantearnos el tamaño real del barco.

Dado el trayecto a recorrer, el viaje más largo hasta entonces realizado por una ruta desconocida, y el número de obenques que sostienen los dos palos principales, nos inclinamos a pensar que el tamaño de 550 toneladas es correcto.

En 1587 Diego García de Palacio publicaba en México su *Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos*; en su página 90, se puede leer el siguiente párrafo:

Por manera que una nao de quatrocientas toneladas (que dos pipas hazen una) ha de tener treynta y cuatro codos de quilla desde el codaste de popa al codillo de proa y de manga diez y seys, que es casi la mitad de la quilla: y no aviendo de llevar xareta, tendrá el navío deste porte onze codos y medio de puntal, que es el tercio de la dicha quilla: porque habiendo de tenerla (por lo que esta ha de subir) será necesario añadir otros tres codos, que por todos serán catorze y medio.

Si la nao *San Pedro* tenía 550 toneladas y las medidas para una nao de 400 de la época son las que recogía García de Palacio en el párrafo anterior, una sencilla regla de tres nos lleva a deducir que las medidas de la *San Pedro* eran aproximadamente: 46,75 codos de eslora, 22 codos de manga y 15 codos de puntal. Lo que traducido al sistema métrico decimal, teniendo en cuenta que

(6) AGI. Patronato 46, R. 10.
(7) AGI. Contratación 472, N. 3, R. 3.

un codo de ribera equivalía a 0,57468 metros (8), supone una eslora de 26,8 metros, una manga de 12,64 metros y un puntal de 8,6 metros.

Un barco de este tamaño puede parecernos hoy en día pequeño; desde luego, muy pequeño para una travesía tan larga y peligrosa. Sin embargo, en su época hubo de ser un navío de tamaño considerable, posiblemente uno de los mayores construidos en la Nueva España en el siglo XVI. La construcción naval de la época estaba ya muy adelantada, ya que estos barcos no tenían problemas de estabilidad ni de gobierno, como más adelante nos lo explicaría el propio García de Palacio:

Que no está la arte de la nao en ser sólo carpintero de ribera, que muchos lo entienden, sino en buen ingenio y traça, y en saber qué es la causa quando no gobierna bien, y si no sustenta vela, si anda poco, si paneja. Cuando cabecea mucho, si teme la mar, si lança en pompa o el quartel, o al través, si no quiere arribar o no ir de loo con poca o mucha vela, y otras mañas que la experiencia enseña, para que sabiéndolas y la ocasión de donde proceden, se haga y pida la nao perfecta y bien acabada.

El viaje de Magallanes-Elcano, con sus motines y violencias varias, en parte debidos a la variopinta procedencia de los tripulantes y a lo arbitrario de la asignación de cargos y beneficios, que llegaron a poner en grave riesgo los fines de la expedición, sirvió de lección y escarmiento para viajes posteriores.

Urdaneta, formado en la proximidad de Elcano y curtido en todos los avatares de la catastrófica expedición de Loaysa, comprendía perfectamente esto, y así se lo explicaba al virrey Velasco en su informe preparatorio del Tornaviaje:

Magallanes fue el primero que descubrio el estrecho por auersele pasado el berano para passar el estrecho, le fue nesçesario ynbernar y lo mesmo a suçedido a los demas armadas que a ydo halla, que commo an de atrauessar un golfo tan largo como ay desde el el estrecho hasta la Espeçeria como esta primero dicho, no an de passar el estrecho sin adreçar las naos y tomar lo nesçesario para el uiaje. Y mientras haze esto, pasase tiempo y mucho trauajo en el qual trauajo, como sauen asi los sobrados como la gente de mar, y se les representan los trauajos de adelante y en la comida tienen mucha cosa espeçial menos en el pan. Y como se ben en tierra con buen anumo se ponen a los trauajos y luego ay descubrimientos y motines y leuantamientos y no solamente de personas comunes que [e]stos no serian parte para tanto atreuimiento: por las personas prinçipales y asi le acaesçio a Magallanes, que queriendosele alçar algunos capitanes y personas prinçipales de las (SIC) armada contra si mismo fuese neçesario de degollar y matar algunos y assientar a otros y desterrar a otros por aquellos despoblados. Y con todo esto se le huyo

(8) Casado Soto, José Luis. Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588. San Martín Editorial. Madrid, 1988.

vna nao con toda la gente y se le boluieron y con otra que se le perdio de çinco que lleuaua quedaronle tres nauios. Y con esto paso el estrecho : con harto trauajo, con los quales llego çerca de Maluco donde le mataron los yndios peleando el mismo Magallanes con otros algunos españoles. Y despues de [e]l mataron en un pueblo que estuan de paz obra de otros treynta españoles a trayçion y asi quedaron de las tres naos las dos y de [e]stas la una fue a España cargada de espeçia en la qual fue por capitan Juan Seuastian de Cano (SIC), natural guipuzcoano y la otra nao la tomaron portugueses.

Toda esta experiencia acumulada en las navegaciones castellanas de la primera mitad del XVI es la que hace explicable que en el tornaviaje nos encontremos, por una parte, con una extraordinaria confianza en Urdaneta como director de la expedición, muy superior a la autoridad nominal del capitán Salcedo, que apenas había superado la adolescencia. Y por otra, con una gran cohesión social en la tripulación del viaje: casi un tercio de ellos eran guipuzcoanos, y muchos se conocían de antemano. Además parece que se hizo una cuidadosa selección para evitar la presencia de aventureros; en el informe ya citado se encuentra un párrafo concluyente:

Ha se de procurar ante todas cosas, pilotos y gente de mar que sean habiles en su arte. Y si posible fuere que dexen prendas en Castilla o en las Yndias (9).

Resulta llamativa la importancia que concedía Urdaneta a la profesionalidad de la tripulación. Evidentemente, entendía que la profesión de marinero requería una formación y especialización; así lo manifestaba en el dossier titulado «De la navegación que se ha de hacer»:

Porque en esta tierra ay ffalta de offiçiales de todos los offiçios y los naçidos en ella se aplican pocos a deprender ofiçios semejantes como son menester para el despacho de las armadas. Paresçe que se açertaria en que con peliesen a muchos mançebos que andan echo bagamundos a que deprendiesen los tales offiçios espeçialmente a mestizos y mulatos e negros orros, a vnos a ser carpinteros a otros a calaffates e otros a cordoneros e a otros a torneros y a otros a herreros para que hubiese abundançia de ofiçiales de todos generos. De mas que sera bien que se ensene alguna buena cantidad de negros esclabos conprados de la Rreal Hazienda e con tal probeymiento abria buen recaudo de offiçiales de todos offiçios (10).

Pero también le preocupaban las condiciones laborales de los tripulantes, porque se trataba de que todos estuvieran contentos para lo que, en términos de hoy en día, llamaríamos tratar de garantizar la productividad. En el dossier antes citado también se expresa en este sentido

(9) AGI. Patronato 18, R. 1.
(10) AGI. Patronato 23, R. 15.

Y por que los ofiçiales carpinteros, herreros, aserradores, calafates, cordoneros y los mas ofiçiales de los otros ofiçios que son menester para el abiamiento de los nauios e armadas rreusan en quanto pueden muchos de los ofiçiales de yr a los puertos de la Mar del Poniente, es neçesario que los tales ofyçiales y las demas personas de mar que son menester para el dicho efeto sean conpelidos, pagandoles vn justo presçio a cada vno en su genero, que baya a las partes que fuere menester..

Ciertamente, todos estos factores relativos a la composición y funcionamiento de las tripulaciones eran decisivos para un viaje de tal naturaleza y envergadura. Y así se demostró, porque durante la navegación, tanto a la ida como a la vuelta, no hubo ni el menor atisbo de conflicto de cualquier índole en los navíos principales. Ni siquiera cuando, al final del agotador Tornaviaje, la *San Pedro* navegó durante varias semanas a la vista de la costa americana, pero sin detenerse para tomar refresco.

A la hora de planificar un viaje como el emprendido desde Cebú en 1565, dilatado en el tiempo y siguiendo una ruta que suponía tener que arrostrar climas diversos, con los cambios ambientales que todo ello conllevaba, utilizando el viento y las corrientes como propulsión, era imprescindible tener en cuenta bastantes variables para que, al paso por cada paraje, las condiciones medioambientales fueran siempre favorables, en la medida de lo posible. No bastaba con navegar por unas latitudes determinadas; había, además, que hacerlo en el momento adecuado.

Urdaneta conocía perfectamente el régimen general de vientos en el Pacífico y así lo demostró en su informe para el Rey «De la navegación que se ha de hacer» (11) en el que, además de recomendar Acapulco como puerto base para las expediciones hacía poniente con criterios que serían válidos hoy en día; trazó un derrotero con derrotas en función de la época del año y con la premisa de llegar siempre a Filipinas en primavera para poder zarpar de vuelta a México a finales de mayo o primeros de junio.

Pero también era preciso conocer las corrientes, ya que para barcos con velocidades de dos a cinco nudos, el tenerla a favor o en contra podía suponer el éxito o el fracaso del viaje. Urdaneta las conocía todas, sirva como ejemplo su descripción de la corriente de Humboldt, dos siglos y medio antes de que este naturalista alemán le diera nombre:

Y a dado caso que no tengo platica entera de la nauegaçion desde lo de la Espeçeria hasta el Estrecho, por lo que aca oyo a los que nauegan la costa de Peru hasta Chile con quanto trauajo nauegan y que los nauios que uan de [e]sta Nueua España para los Reynos del Peru no se atreuen a atrauessar desde aca a Chile ni aun a (ILEGIBLE) por que tienen entendido los pilotos que si se apartan mucho de la costa del Peru (ACOTACIÓN: que (TACHADO: pasa) la dexaron) que (TACHADO: passa) la dexaron sin poder arriuar

---

(11) AGI. Patronato 23, R. 15.

la tierra, lo qual hera argumento que peor nauegaran los que binieren desde la Espeçeria porque paresçe que esto lo causan las corrientes que decienden desde el estrecho hazia la equinoçial por los uientos que mentan de la parte del sur (12).

Efectivamente, al zarpar a primeros de junio, Urdaneta aprovechó el comienzo del monzón del sudoeste para ganar latitud para, a continuación cruzar el Pacífico hacía el este por latitudes medias, de hasta 39 grados, en pleno verano y con tiempos bonancibles. Además, al zarpar en esta época se evitó los peligrosos tifones.

Al llegar a la latitud de Japón entró en la corriente del Kuro-shivo que ya no le abandonará hasta su llegada a destino. Esta corriente al descender cerca de la costa oeste norteamericana adquiere una considerable intensidad, tanto mayor cuanto más cercana a la costa. Urdaneta supo aprovecharla perfectamente, y de ahí el record que supuso este primer Tornaviaje que sólo duró cuatro meses. Posteriormente sólo en muy contadas ocasiones se repetiría esta marca.

Del análisis de los diarios de los pilotos se puede deducir que la navegación se efectuó sin contratiempos reseñables y con los tiempos prácticamente siempre a favor.

Gómez de Espinosa, Saavedra y Villalobos habían intentado previamente la vuelta a América por el norte; pero no lo hicieron en el momento adecuado. Todo ello viene a indicar que en el siglo XVI ya existía una idea aproximada sobre la «circulación general atmosférica». Al fin y al cabo, la ruta del Atlántico, aunque más corta, discurría por las mismas latitudes y seguía idéntica pauta. Los barcos de la *carrera de Indias* se dirigían a América por latitudes relativamente bajas para retornar a Europa por los 40° N, en la latitud de las Azores. Zarpando del Sudeste Asiático en pleno verano, como lo habían intentado los precedentes, además de correr el riesgo de los tifones, los barcos se encontraban en latitudes altas con la llegada del invierno, lo que suponía tiempos contrarios y temporales.

De sus escritos se deduce que Urdaneta conocía perfectamente estas cuestiones fundamentales antes de embarcarse en los preparativos de la expedición de 1564. Lo más lógico es pensar que se trata de conocimientos que había asimilado durante su estancia en las Molucas, durante la larga peripecia de los supervivientes de la expedición de Loaysa, a través de sus contactos con navegantes locales y sus numerosos viajes por los diversos archipiélagos de aquella zona.

Pero además de todo lo anterior era preciso saber navegar, es decir llevar el barco por la ruta más favorable para arribar en el menor tiempo posible al lugar deseado.

Tras el tratado de Tordesillas, en el que Castilla renunció a la navegación por las costas de Africa para dirigirse al Asia Oriental, los navegantes castellanos se

(12) AGI. Patronato 41, R. 10.

encontraron obligados a atravesar transversalmente el Atlántico y el Pacífico para dirigirse «al poniente», y la necesidad de determinar la longitud, que supone conocer la distancia, se convirtió en un reto fundamental para su quehacer.

El estudio pormenorizado de lo que evidencian los distintos derroteros y los principales documentos cartográficos de la época nos aboca a la conclusión de que los cosmógrafos y navegantes castellanos más instruidos del XVI sabían hallar la longitud con una precisión sorprendente. A *sensu contrario*, ha de tenerse presente que, con el exclusivo conocimiento de la latitud y, por ende, de no haber podido determinar la longitud sino por estima, en travesías tan largas como la que supone atravesar el océano Pacífico hubiera sido prácticamente imposible para aquellos barcos llegar a los puntos deseados.

Existe un documento anónimo de la época titulado *Ynstrucción general para las Yndias*, dirigido al virrey de la Nueva España, en el que se ordena que se den las coordenadas de los lugares descubiertos:

«Primeramente, que los capitanes lleuen gran quenta con los maestres y pilotos de los navios, y procuren saber en las partes do se hallaren y el apartamiento que an hecho por leguas de la tierra do salieron con el armada, asi en longitud commo en latitud (13).

Resulta evidente que se menciona la longitud como un dato usualmente conocido y que se sabe calcular.

Pero el principal documento referente al cálculo de la longitud a mediados del siglo XVI es el libro titulado «Libro de las Longitudes y manera que hasta agora se ha tenido en el arte de navegar, con sus demostraciones y ejemplos, dirigido al muy alto y muy poderoso Señor don Philipe II de este nombre rey de España», escrito por el cosmógrafo mayor Alonso de Santa Cruz y dedicado como vemos a un joven Felipe II recién llegado al trono. Este «Libro de las Longitudes» no pudo ser publicado por su autor, como era su intención, dada la tajante negativa del monarca al que íba dedicado y, al parecer, ni siquiera se pudo hacer copia manuscrita del mismo, ya que el conocimiento de las maneras de hallar esta coordenada constituían un secreto al que muy pocos tenían acceso por su valor estratégico. Urdaneta era uno de ellos. Por ello, permaneció oculto hasta 1921 en que fue publicado por la Real Academia de la Historia.

El problema de la longitud en la Castilla del siglo XVI no era tal. Como hemos visto, en teoría, estaba resuelto, y en la práctica, con las dificultades inherentes a los medios que se tenían entonces, también. En el tornaviaje de 1565, cuando es posible comprobar las diferentes observaciones astronómicas, se evidencia que los errores cometidos en los diarios de navegación no son en ningún caso significativos.

En el viaje de ida de la Nueva España a Filipinas, en el que la navegación fue prácticamente hacia el oeste en su totalidad, con unas variaciones mínimas en latitud y recalando en las Marshall, primero, y luego en Guam, existe una

(13) AGI. Patronato 18, N. 16, R. 3.

prueba evidente de que Urdaneta no sólo sabía cómo situarse sino que además tenía la cartografia correcta sobre la que situar sus puntos. Es significativo el hecho de que Urdaneta, el 21 de enero de 1565, avisa a los responsables directos de la navegación sobre la proximidad de la isla de Guam, y al día siguiente llegaban a dicha isla.

Sin embargo, el resto de los navegantes opinaba que ya habían llegado a las Filipinas, lo que permite adivinar que conocían la situación pero no disponían de la cartografía correcta. Ya al pasar por las islas Marshall y dado que los pilotos creían estar más adelante, Urdaneta:

dijo que no sería mucho, que estas islas y arrecifes que fuesen los Jardines que Villalobos descubrió, aunque si eran ellos, nos hallábamos más atrás de lo que se pensaba y no habíamos andado tanto camino como se hallaba por los puntos, y que esto parecía por estar en la misma altura cerca de las Filipinas, otros en los matalotes (14).

La nao *San Pedro* navegó primero con rumbo nordeste hasta los 39° N y 170° E, descendiendo luego hasta los 30° N, para volver a subir posteriormente hasta los 39° 30' N en longitud 139° 30' W, donde se hallaban el 4 de septiembre de 1565. Ese día Urdaneta tenía una posición correcta de su barco, porque la distancia que estimaba a cabo Mendocino era correcta. Tras tres meses de navegación y con los cambios de rumbo que hemos mencionado resulta sencillamente imposible que la situación hubiera sido calculada tan certeramente por estima. Urdaneta había calculado tanto la latitud como la longitud.

Las razones de los cambios de rumbo que muestran los derroteros de los pilotos, con el consiguiente aumento de la distancia a recorrer, no se conocen con certeza, porque el diario de navegación de Urdaneta, que era quien daba las órdenes fundamentales, nunca ha sido hallado, y cabe dudar de que ni en él, de existir, se encontrase explicitada la respuesta. Pero en buena lógica se puede aventurar que Urdaneta estaba tratando de verificar la longitud, muy posiblemente por el método de las distancias lunares.

El 4 de septiembre de 1565, Rodrigo de Espinosa escribía en su diario que le ordenaban navegar al sudeste, aunque él opinaba que se debería gobernar al este-sudeste porque «yo me hallaba de tierra de 41 grados, 118 leguas por la figura de mi carta». La «tierra de los 41 grados» era lo que actualmente se conoce como cabo Mendocino. Sin embargo, dice también Espinosa que ha visto en la carta de Urdaneta que la distancia que tiene éste al mismo punto es de 270 leguas. Haciendo la estima inversa desde el momento en que los expedicionarios avistarían posteriormente la isla de Santa Rosa (frente a la actual ciudad de Los Ángeles) el 18 de septiembre, se concluye que la distancia que manejaba Urdaneta dos semanas antes era la correcta. Está muy claro que casi tres siglos antes de la invención del cronómetro marino, nuestro hombre sabía hallar la longitud.

---

(14) AGI. Patronato 23, R. 16, f. 124.

Efectivamente, el 18 de septiembre de 1565, a las 7 de la mañana, los tripulantes de la nao *San Pedro* avistaron la mencionada isla, que bautizaron con el obvio nombre de *La Deseada*. Desde el punto de vista náutico, se había culminado la primera travesía documentada del Océano Pacífico de oeste a este.

Pero Urdaneta no sólo fue un adelantado a su tiempo por sus conocimientos punteros en campos muy diversos; también lo fue en su vida privada. Volvamos a los años del Urdaneta, funcionario de la Corona en la Nueva España, donde fue leal y cumplidor en su cargo de corregidor de los Pueblos de Ávalos. Allí supo desenvolverse con éxito entre los poderosos y entre la gente común del pueblo. Se manejó con clarividencia en la compleja legislación indiana y nunca tuvo que soportar acusaciones de abuso de autoridad.

El hecho de que el virrey Mendoza le asignara el corregimiento de los pueblos de Ávalos, uno de los cargos más cotizados, fue un premio merecido por los servicios que le había prestado desde su llegada a la Nueva España. La única mancha aparente que dejó en su curriculum fue la fuerte cantidad de dinero que no reintegró en 1547 a las cajas de la Real Hacienda y que empleó para comprar una mina de plata en Guachinango.

Con los beneficios de la mina, que Urdaneta explotó personalmente, saldó sus deudas con la Real Hacienda; de lo contrario, el segundo virrey de la Nueva España, Velasco, no le hubiera nombrado nuevamente corregidor. Cargo que él rechazó.

La mina de su propiedad la puso a nombre de su sobrino Julián Urdaneta, hijo de su hermano mayor y que se había educado con aquella hija suya, Gracia de Urdaneta, que Andrés se trajo de las Molucas en un gesto rompedor de los convencionalismos de la época. Posiblemente esta mina fue la dote que nuestro hombre utilizó para casar a su hija con Lope de Ayzaga, con el que Gracia tubo ocho hijos, según se deduce del libro de bautismos de Ordizia; nietos por lo tanto de Andrés de Urdaneta.

Prácticamente en el momento de la boda de su hija, quizás con el convencimiento de haber cumplido con su deber para con ella, Urdaneta buscó otra familia en la Orden de San Agustín. Pero no se enclaustró en ella, porque le quedaba por realizar su gran gesta, el Tornaviaje.

URDANETA ¿CIENTÍFICO?

Federico BAEZA FERNÁNDEZ DE ROTA
Capitán de navío Ingeniero (R)

Urdaneta, ¿científico? ¿Por qué este título? Quizás sorprendente, o al menos singular.

Cualquier lector medianamente instruido y conocedor de este insigne personaje, Urdaneta, tendrá derecho a pensar «este capitán de navío de la Armada, no está en la realidad o está deslumbrado por la brillante personalidad de este español de Guipúzcoa. ¿Urdaneta científico? Desde luego parece un disparate, al menos con la concepción de científico que tenemos en la actualidad.

Recuerdo que hace ya algunos meses, durante una Junta Facultativa del Instituto de Historia y Cultura Naval, donde además de hablar sobre los temas pendientes de la Revista de Historia Naval, que tengo la suerte y el honor de dirigir, se fijan las Jornadas temáticas y ciclos de conferencias del Instituto; se decidió que uno de los temas del ciclo Urdaneta, que nos ocupa, tratara sobre Urdaneta científico. La conferencia se me adjudicó, y después del normal regocijo de los componentes de la Junta al «encasquetar» una conferencia, me puse a buscar, a investigar sobre el tema. Después de un mes de intenso estudio, de intensa búsqueda,... no tuve más remedio que pensar «Federico ¡qué amigos tienes!» Pasó el tiempo y aunque muy satisfecho con la búsqueda de este apasionante tema, llegué a una conclusión implacable ¡nunca había visto a alguien gastar tantas energías en investigar sobre algo... para no encontrar nada!.

Desde luego Andrés de Urdaneta no fue un científico... ¿o sí?

El Instituto intentó dar a la conferencia un matiz algo distinto: «el aspecto científico en la época de Urdaneta» o algo similar, pero como a pesar de mi infructuosa búsqueda seguía gustándome el título primitivo *Urdaneta, científico*, al final, como puede constatarse ha quedado este *Urdaneta ¿científico?*, que no es, como comprobarán si siguen con esta lectura, un disparate total. Debo resaltar para reforzar en alguna medida esta tozudez mía por mantener el título, que en algún texto aparece la palabra científico y hasta la de sabio para referirse a este excepcional personaje. Así el Consejo de Indias a la vuelta de su viaje que inicia con Loaysa y Juan Sebastián de Elcano dice de él «era sabio y lo sabía muy bien dar a entender, paso a paso, como lo vio».

Quiero añadir, antes de dar por finalizada esta introducción, que Urdaneta fue un hombre fundamentalmente curioso, culto, un hombre del Renacimiento, del final del Renacimiento, pero del Renacimiento.

Como imaginan, no voy a hablarles casi nada de Urdaneta, y sí de las ciencias relacionadas con la vida de Urdaneta, ciencias náuticas, en el periodo que le tocó vivir (1508-1568).

Hablaré en 6 capítulos, algunos no del todo diferenciados, sobre las ciencias en el siglo XVI; astronomía y cosmografía desde la Antigüedad hasta ese siglo XVI; las ciencias náuticas en la época de Urdaneta; breve resumen del cálculo de la situación por observación astronómica en la actualidad, algo sobre el libro *Regimiento de navegación* de Pedro de Medina (1552); finalizando con una serie de conjeturas o misceláneas sobre nuestro personaje, no alejadas de nuestro tema científico.

La ciencia o las ciencias en el siglo XVI

La palabra ciencia deriva del latín *scientia*, que equivale al griego *episteme*.

La definición clásica es «cognitio certa per causas» (conocimiento cierto por sus causas).

Hay cierta ambigüedad en el empleo actual de esta palabra, puesto que no todos la utilizan para referirse a los mismos campos:

Objetivamente, la ciencia es «un conjunto de proposiciones estructuradas lógicamente», es un sistema. Subjetivamente, es una capacidad, una disposición o hábito de nuestro intelecto.

Normalmente se denomina «ciencia» a las disciplinas que estudian la naturaleza, sea para obtener conocimiento de la vida (Biología); conocimiento de los cambios de la materia (Física); de las propiedades específicas de las sustancias (Química), también del ser en cuanto tal (Ontología), de nuestro saber de Dios (Teología)...

La ciencia busca proposiciones generales; por esta razón Aristóteles excluyó a la Historia de la lista de ciencias.

Actualmente se acepta como ciencia «cualquier saber, riguroso y metódico». Es decir: se suele restringir la palabra ciencia a las «ciencias empíricas», pero incluyendo la filosofía, la teología, las matemáticas y la historia (pese a Aristóteles). Al menos esto piensan en general los anglosajones.

Esta restricción del término ciencia se debe a varios factores: tradición positivista (método empírico), criterios lógicos, simple convención, o una combinación de estos tres factores.

Los alemanes distinguen dos tipos de ciencia: la ciencia del espíritu (filosofía, historia, teología, etc.) y la ciencia de la naturaleza (la de los puristas ingleses). De todas formas se requiere en la ciencia «un conocimiento riguroso, metódico y organizado». La matemática y la lógica se incluyen en un tercer tipo de ciencia; la formal, porque sus objetos son meras formalidades, o entes de razón.

En la bibliografía castellana sobre ciencia confluyen las ideas anglosajonas, alemanas y las de tradición escolástica, por esta razón en la época que estamos tratando (siglo XVI) la Historia no estaba considerada como ciencia.

Esta conferencia al titularla *Urdaneta ¿científico?* pretende hablarles de ciencia, es decir, de ciencias relacionadas con Urdaneta en su tiempo, sin meterme en muchas profundidades que la alargarían de forma imprevisible.

De todas formas y hablando de «Historia de la ciencia», la actualidad ha rectificado la perspectiva que se tenía de los distintos periodos fundamentales: ciencia oriental, ciencia griega y ciencia árabe.

En la época que estudiamos, prevalecía la idea (idea que en realidad prevaleció hasta el siglo XIX) de que en lo relativo a la ciencia, sólo podía cotizarse la posición griega. J.Mª Millás dice, y corrobora el insigne Juan Vernet, que «la ciencia era un fruto excelso y exclusivo del espíritu griego clásico y de su auténtica tradición inaugurada en la Europa renacentista». Según esto, la postura griega y el quehacer científico eran dos conceptos reversibles. Cabía hablar del «milagro griego».

Hoy día, gracias al avance de la Egiptología y la Asiriología podemos juzgar el patrimonio científico de estas antiguas culturas que precedieron en algunos milenios la época del florecimiento griego.

Según José Mª López Piñero «en la España del siglo XVI, como en el resto de sociedades europeas de la época, no hubo institucionalización de la actividad científica». Es decir, que esta actividad, la científica, estaba constituida por un conjunto de tareas en extremo heterogéneas. Por eso resulta difícil objetivar su integración en la vida histórica real, y no digamos si se trata de exponerla en términos generales.

En resumen: parece necesario partir de la posición social de las personas y grupos que «cultivaron» esas áreas científicas y conocer sus relaciones con:

— Las ocupaciones y profesiones
— Las comunidades urbanas y el mundo rural
— La estratificación social

Para mejor aclarar esto lo vamos a ver a través de cuatro tablas que ofrecen distribuciones muy curiosas desde esos tres tipos de relaciones.

Las tablas, según vemos en la T-1, se refieren a las biografías de 572 «cultivadores de la Ciencia» (¿científicos?) durante los 12 decenios comprendidos entre 1480 y 1600.

Son autores que:

— Publicaron al menos una obra impresa (366)
— Dejaron algún texto manuscrito (178)
— Dejaron huella con alguna aportación técnica (28)

Podemos ver que conforme pasa el tiempo (los decenios) aparece un número mayor de esos «cultivadores».

Decenios	Nº de biografías	%
1481-90	7	1,22
1491-00	14	2,45
1501-10	20	3,50
1511-20	22	3,85
1521-30	39	6,82
1531-40	27	4,72
1541-50	52	9,09
1551-60	68	11,89
1561-70	54	9,44
1571-80	81	4,16
1580-90	83	14,51
1590-00	105	18,36
Total	**572**	

T-1 DISTRIBUCIÓN POR DECENIOS DE LOS «CULTIVADORES DE LA CIENCIA» EN ESPAÑA (1481-1600)

La segunda tabla (T-2) nos muestra las dieciséis áreas consideradas científicas y como algunos de esos 572 «científicos» se dedicaron a más de una actividad científica:

— 471 se dedicaron a una sola actividad científica
— 166 se dedicaron a dos actividades científicas
— 48 se dedicaron a tres actividades científicas
— 2 se dedicaron a cuatro actividades científicas

En la tabla no aparece la Historia como actividad o área científica y ya aparecen la Cosmografía y Astrología, la Geografía y el Arte de Navegar, todas ellas relacionadas con la actividad principal de Andrés de Urdaneta.

En cuanto a las 693 dedicaciones «científicas» (471 x 1 + 166 x 2 + 48 x 3 +2 x 4), la «palma» se la lleva la Medicina con 177 (25%), siendo importante señalar que entre la Cosmografía, la Astrología, el Arte de Navegar y la Geografía suman 220, un 32% del total de las 693.

Áreas científicas	**Nº de dicaciones**	%
Matemáticas	67	9,67
Cosmografía y Astrología	99	14,29
Filosofía Natural	66	9,52
Geografía	56	8,01
Arte de Navegar	65	9,38
Beneficio de Minerales	25	3,61
Ensayo de Metales	3	0,43
Destilación y Alquimia	7	1,01
Arquitectura e Ingeniería	25	3,61
Arte Militar	26	3,75
Historia Natural	44	6,35
Medicina	177	25,54
Albeitería	9	1,30
Agricultura	9	1,30
Arte de Caballería	9	1,30
Caza	6	0,87
Total	**693**	

T-2 DISTRIBUCIÓN POR ÁREAS DE LAS DEDICACIONES DE LOS «CULTIVADORES DE LA CIENCIA» EN ESPAÑA (1481-1600)

La tercera tabla (T-3) es una distribución de los 572 «cultivadores de la Ciencia» (científicos) por sus ocupaciones o profesiones.

Ocupacionesy profesiones	**Nº biografías**	%
Médicos y cirujanos	188	32,87
Boticarios y albeitares	18	3,15
Ingenieros, artilleros, arquitectos	28	4,89
Cosmógrafos, marinos, maestros de cartas náuticas	66	11,50
Astrólogos	3	0,52
Mineros	16	2,80
Ensayadores y *destiladores*	3	0,52
Orfebres, *Ullerers*, sastres, comerciantes, libreros	6	1,04
Profesores universitarios	36	6,29
Maestros y preceptores privados	15	2,61
Miliares, abogados, funcionarios	44	7,69
Clérigos (seculares y regulares)	107	18,70
Nobles con título	10	1,75
No consta	32	5,59
Total	**572**	

T-3 DISTRIBUCIÓN DE OCUPACIONES Y PROFESIONES DE LOS «CULTIVADORES DE LA CIENCIA» EN ESPAÑA (1481-1600)

Vemos que:

— Los más «científicos» eran los médicos (188) (33%)
— Después destacan los clérigos (107) (19%)
— Profesores, marinos y nobles sumaban 100 (18,5%)
— Entre militares y cosmógrafos suman 44 (8%)
— Son prácticamente irrelevantes los destiladores, los orfebres, los ulleres, los sastres y los comerciantes con una sola dedicación cada uno de ellos.

Es importante destacar que «la única ocupación científica que tenía categoría de profesión en el sentido estricto de la palabra era la Medicina»

El resto de ocupaciones de la España del siglo XVI (excepto los pilotos o Navegantes) no alcanzó nivel profesional.

Los cosmógrafos efectuaban una tarea científica que en este siglo XVI adquirió reconocimiento social.

Los maestros de hacer cartas, ligados estrechamente a los cosmógrafos, constituían una actividad artesanal de muy notable tradición en Mallorca.

Por último la cuarta tabla (T-4) nos refleja los lugares de residencia de estos «cultivadores de la ciencia».

Localidades	**Nº de residencias**	**%**
Sevilla	73	14,90
Valencia	67	13,67
Madrid	54	11,02
Salamanca	49	10,00
Zaragoza	34	6,94
Alcalá	25	5,10
Toledo	23	4,70
Barcelona	22	4,49
Valladolid	20	4,08
Burgos	12	2,45
Otras	193	23,65

T-4 LOCALIDADES EN LAS QUE RESIDIERON LOS «CULTIVADORES DE LA CIENCIA» EN ESPAÑA (1481-1600)

En ella vemos que entre las ciudades de Sevilla, Valencia, Madrid y Salamanca acogían a la mitad de estos científicos.

Como final de este capítulo dedicado a la Ciencia o Ciencias en el siglo XVI debo señalar que el «Arte de Navegar» se encontraba encuadrado entre el grupo de saberes «teóricos» (Matemáticas, Cosmografía y Astrología, Geografía, Historia Natural...) y el grupo de saberes «prácticos» (Medicina, Agricultura, Albeitería, Beneficio de materiales, Arte militar, Ingeniería...).

La Astronomía desde la Antigüedad hasta el siglo XVI

El saber astronómico, como afirma López Piñero, es el fundamento de la Ciencia náutica: «Determinación de la línea que sigue el barco, o derrota, por la mar y definición en un momento dado de la posición de la embarcación (latitud y longitud) en la carta náutica (situación)»

El saber astronómico base para la navegación en los siglos del Renacimiento (XIV, XV y XVI) procedía de las teorías que sobre esta materia habían sido formuladas en la «Antigüedad griega y helenística». Hay que reseñar, no obstante, que bastantes siglos antes en las civilizaciones babilónicas, en la caldea y la egipcia fundamentalmente, ya se practicaban metódicamente la Astronomía / Astrología.

Los babilonios, ya desde el siglo XX antes de Jesucristo, al ser su religión de carácter astral, observaban sistemáticamente los astros, el movimiento de planetas como Venus, y contaban con ciclos de años para predecir eclipses. El famoso «ciclo de Mentón» del calendario lunar se cree de ascendencia babilónica.

Una tabla lunar babilónica, la K-90, registra la progresión de la parte iluminada de la Luna durante 30 días. Lo más sorprendente de esto es que durante los 5 primeros días se reflejan unas cantidades que forman una progresión geométrica, mientras que los restantes diez días (el medio ciclo son 15 días) forman una progresión aritmética y... ¡estas progresiones se ajustan a la realidad!

Otro ejemplo de la influencia de la astronomía caldea, a través de la alejandrina, y hasta la época actual, es el hecho de que allí nació la división sexagesimal del círculo.

Además se sabe que:

— Observaban los cinco planetas conocidos entonces
— Observaban la salida y ocaso de los astros
— Observaban los eclipses de sol y luna, y hasta algún crítico moderno atribuye a los astrónomos caldeos (yo creo que con poco fundamento) y no a Hiparco el gran descubrimiento de la «precesión de los Equinoccios»

Pero sigamos con las teorías griegas y helenísticas, bases del saber astronómico para la navegación en los siglos del Renacimiento.

Estas teorías se fundamentaban en las tendencias de dos grandes astrónomos del siglo IV a.C.: Eudoxo de Cnido y Heráclides de Ponto



Eudoxo de Cnido ideó la «teoría de las esferas homocéntricas», imaginándose a la Tierra fija como centro de ellas. Esta teoría fue, después, modificada por Calipo y Aristóteles, introduciéndola en sus conceptos físicos y metafísicos.

Heráclides de Ponto, inició otra línea basada en la idea pitagoriana de que la Tierra es móvil.

En el siglo siguiente (III a.C.), Aristarco de Samos siguió aportando teorías y creó un sistema heliocéntrico con la Tierra efectuando sus movimientos de traslación y rotación, teoría que no prosperó por estar en contra de creencias religiosas y filosóficas así como por las dificultades científicas que sugería.

Ya en el siglo II a.C., Hiparco de Nicea, según varios autores el astrónomo más importante anterior a Ptolomeo, desarrolló el «sistema geocéntrico», sustituyendo el compli-

cado conjunto de esferas homocéntricas por otro, no menos complicado de epiciclos y excénticas.

Es difícil conocer, por la poca información que nos ha llegado de estos «padres de la astronomía», el grado de originalidad de sus teorías, pero parece claro que corresponde a Hiparco el descubrimiento de la «precesión de los equinoccios»

Hiparco al medir cartas estelares dibujadas por Aristilo dos siglos antes que él, en el año 340 a.C., comprobó hacia el 150 a.C. un desplazamiento angular de las estrellas con respecto al «punto vernal», punto que se había escogido como origen de coordenadas celestes (equinoccio de primavera) y que es el punto en la esfera celeste prolongación de la recta de corte de los planos de la eclíptica y del ecuador o línea equinoccial. El astrónomo de Nicea midió este desfase o retraso de este punto vernal y lo calculó con una precisión asombrosa. Otra cosa muy distinta era saber el por qué se producía este curioso fenómeno.

La precesión de los equinoccios la produce el movimiento del polo norte celeste al describir un círculo completo alrededor del polo norte de la eclíptica, círculo que se completa en 25.780 años, según los cálculos actuales, con lo que cada año se produce un desfase de 50,25 segundos de arco. Por esta razón Hiparco en esos 190 años que van desde las observaciones de Aristilo a las suyas reflejó un desfase de casi 3° (2° 55'). A este ciclo de 25.780 años se le ha llamado «año platónico».

¿Qué es lo que produce este movimiento circular del polo terrestre o del eje de giro? La contestación a esta pregunta no es sencilla, pero se puede decir que la produce varias razones combinadas.

- La Tierra no es esférica, sino esferoide de revolución (geoide), algo ensanchada por el ecuador y achatada por los polos.
- Al estar el eje de rotación de la Tierra inclinado respecto a la eclíptica, este geoide ofrece al Sol una forma distinta en los 2 hemisferios, superior e inferior, y por tanto la atracción del astro rey sobre la Tierra no es uniforme (leyes de Newton y Keppler ...).
- Esta desigual atracción del Sol genera un par de torsión en el geoide terrestre que combinado con su movimiento de rotación produce la precesión del eje de giro de la Tierra originando, por consiguiente la precesión de los equinoccios. En realidad este movimiento circular del polo de la Tierra no es un círculo perfecto, y está afectado de una oscilación o nutación debido a la atracción conjunta del Sol y Luna. Esta nutación tiene una amplitud de 9,21 segundo de arco y una longitud de onda de 6 minutos de arco.

Hace 200 años al punto vernal se le llamó «punto de Aries» por estar en la zona de la constelación de Aries, pero después de estos más de 2000 años este punto vernal que se ha seguido llamando primer punto de Aries, resulta que pertenece a Piscis por haberse retrasado casi 30° (un signo del Zodiaco). La «Era Piscis» se inició en el siglo I a.C. y finalizará (30° más) en el año 2.000, iniciándose la «Era de Acuario».

Actualmente el eje de giro de la Tierra coincide con la estrella «Alpha Ursae Minoris» o Polar. En cambio hace 5.000 años, hacia el año 3.000 antes de nuestra era, la estrella más cercana al Polo norte era la «Alpha Draconis» o Thuban. Hacia el año 4.000 de nuestra era la estrella del Polo norte será la «Gamma Cephei« (Alrai).

De Hiparco al gran Ptolomeo, Claudio Ptolomeo (siglo I d.C.) transcurren 3 siglos de verdadera «sombra astronómica»

Ptolomeo nos dejó plasmados sus conocimientos y teorías en el *Almagesto* o *Sintaxis matemática*. En esta obra, resume, según López Piñero, «el saber griego anterior, y aunque creó nuevas aportaciones, su verdadero valor fue la conclusión sistemática de la Astronomía antigua que perduró como modelo inatacable a lo largo de la Edad Media».

Ptolomeo, para justificar los movimientos aparentes de la bóveda celeste parte del principio platónico de que «los movimentos de los cuerpos celestes son reales, circulares y uniformes» y utiliza en sus construcciones, no el sistema de Eudoxo (esferas concéntricas), sino el de Hiparco (esferas excéntricas y epiciclos), lo que le permitió afrontar los principales problemas.

No voy a analizar aquí, capítulo a capítulo, este fundamental tratado de Astronomía del astrónomo de Alejandría, pero quiero reseñar que de sus 13 capítulos o libros:

— Su «Teoría del Sol», en el libro I, sigue siendo la de Hiparco, es decir, geocéntrica. «El sol se mueve sobre un círculo en torno a un centro que a su vez lo hace sobre otro círculo cuyo centro es la Tierra». Esto explica, en parte, la desigual duración de las estaciones.
— Su «Teoría de la Luna» de sus libros IV y V es mucho más complicada si cabe y la describe a base de epiciclos y de excéntricas que también emplea para el movimiento de planetas, tanto exteriores, Marte, Júpiter y Saturno, como interiores, Mercurio y Venus, pero con variaciones con un tercer círculo para explicar estos movimientos.
— En su libro VI llega a predecir eclipses.
— En los VII y VIII muestra un catálogo de estrellas australes y expone cómo las posiciones relativas de esas estrellas son fijas.
— Por último los cinco libros finales (IX al XIII) los dedica a las trayectorias de los planetas.

El *Almagesto* fue traducido al árabe por el sirio Johannitius (Hunain Ibn Ishaq) en el siglo IX y del árabe al latín por Gerardo de Crémona, en Toledo en el siglo XII (finales del XI).

Durante la Baja Edad Media y el Renacimiento se tradujeron en Toledo casi todas las obras astronómicas árabes, entre las que destacan las de los sirios Alfragano (Al Fargani) del siglo IX, Albategnio (Al-Battani), del siglo X y la del hispano-árabe Alpetragio (Al-Bitruji), del siglo XII.

Debo resaltar que según recientes estudios arabistas entre los que se encuentra George Saliba, arabista con cátedra en la Universidad de Columbia, USA, el

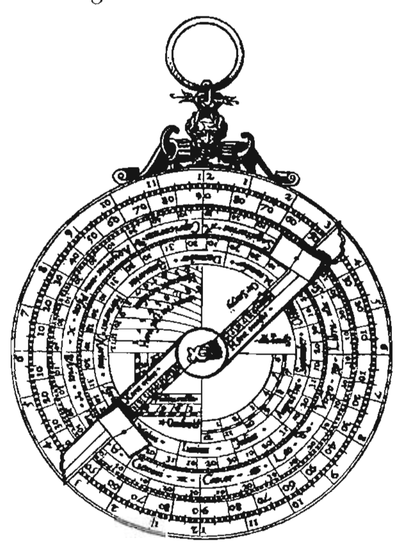


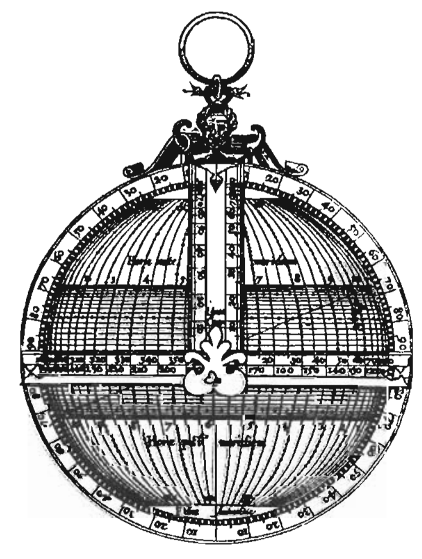
para la navegación renacentista. Trata la determinación de la Latitud por observación de la altura del Sol sobre el Horizonte, y se establecen las «Tablas de declinación solar». También se explica la utilización del astrolabio esférico y plano, del cuadrante, y de diversos aparatos para medir tiempo y hora.

Nuestro almirante Julio Guillén Tato afirmaría siete siglos más tarde: «Los libros del saber de Astronomía contenían ya todo lo necesario para la navegación astronómica... si la hora del primer meridiano lo hubieran podido obtener» (problema clave de la obtención de las longitudes).

Como vemos la España del siglo XVI era heredera de una brillante tradición ibérica en astronomía práctica, que se mantuvo a lo largo de toda la Edad Media.

En la transición de los siglos XV al XVI el judío Abraham Zacuto, nacido en Salamanca en 1452 y fallecido en Damasco en 1515, escribió en Salamanca el libro *Hibbur Ha-Gadol* (*El Gran Tratado*), y su discípulo José Vecino o Viciño, publicó en Portugal en 1496 un resumen, *Almanch Perpetuum*, que influyó enormemente en la introducción a las observaciones astronómicas en el *Arte de Navegar*.



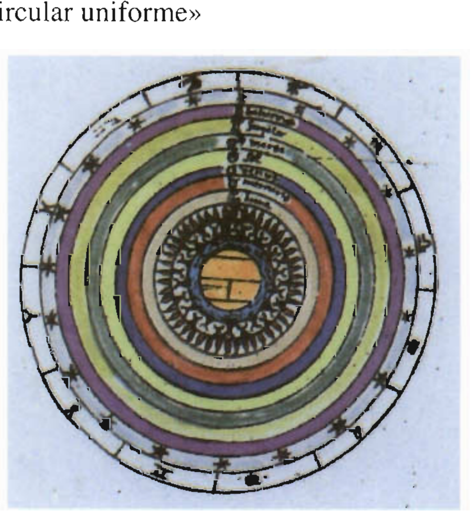


gran Ptolomeo fue rebatido o corregido por autores árabes que escribieron en esa Edad Media. El propio George Saliba en su artículo publicado en junio de 2003 en la revista *Investigación y Ciencia* «La Astronomía griega y la tradición árabe medieval» no deja en demasiado buen lugar al astrónomo alejandrino en su «afán» acertado o no de ensalzar la cultura árabe de esa época medieval.

En el siglo XIII el inglés John of Hollywood (Hohannes de Sacrobosco) simplifica el sistema geocéntrico de Ptolomeo, llegando su obra *Tractatus de Sphaera* hasta las escuelas del siglo XVI.

- «Todo el Universo o Esfera Celeste gira alrededor de la Tierra o Esfera Terrestre, que es el centro inmóvil»
- «En el mundo sublunar (por debajo de la Luna), existen cambios continuos (*generación* y *corrupción*)»
- «Los 4 elementos que integran la Esfera Sublunar ordenados de dentro a fuera son: la esfera terrestre, la esfera de agua, la esfera de aire y la esfera de fuego».
- «A partir de la Luna, el *Mundo celeste* (Eter) no está sujeto a cambio alguno, excepto al movimiento circular uniforme»

1ª Esfera	La propia Luna
2ª Esfera	Mercurio
3ª Esfera	Venus
4ª Esfera	Sol
5ª Esfera	Marte
6ª Esfera	Júpiter
7ª Esfera	Saturno
8ª Esfera	Estrellas fijas
9ª Esfera	1er Móvil («Primum movile»)



En este siglo XIII, Alfonso X el Sabio, en su libro *El saber de astronomía* expone ya las teorías astronómicas y las técnicas de observación

Entre los autores españoles de Tablas a comienzos del siglo XVI destaca el sevillano Alfonso de Córdoba que publicó en 1503 unas *Tablas astronómicas* dedicadas a la Reina Isabel y que citará Copérnico en su *Comentariolus*.

Ya en tiempos de Urdaneta y en relación con los instrumentos náuticos puedo señalar, entre otras, tres aportaciones españolas:

Manual sobre el uso del Astrolabio (1526), del astrónomo valenciano Juan Martín Población, que hizo «furor» en Europa durante más de un siglo.

Monografía sobre el ecuatorio planetario (1526), del sacerdote aragonés Francisco Zarzoso.

Astrolabio universal (1550) de Juan de Rojas Sarmiento, que dio a conocer en Europa la «proyección ortográfica» (plano secante a la esfera donde se representa proyectada una zona del globo en mapa plano)

Ciencias náuticas en tiempos de Urdaneta

En este apartado intentaré hacer un pequeño «slalom» sobre las ciencias o actividades científicas relacionadas con la actividad fundamental de Andrés de Urdaneta; es decir, trataré de cosmografía, arte de navegación y algo de cartografía.

Después del gran avance científico realizado en la corte del rey Alfonso X el Sabio, de Castilla, sobre todo con la serie de traducciones de obras astronómicas y astrológicas del árabe al romance castellano, se puede observar un



cierto «cansancio científico» agravado por las luchas dinásticas que dieron el triunfo a los Trastámara.

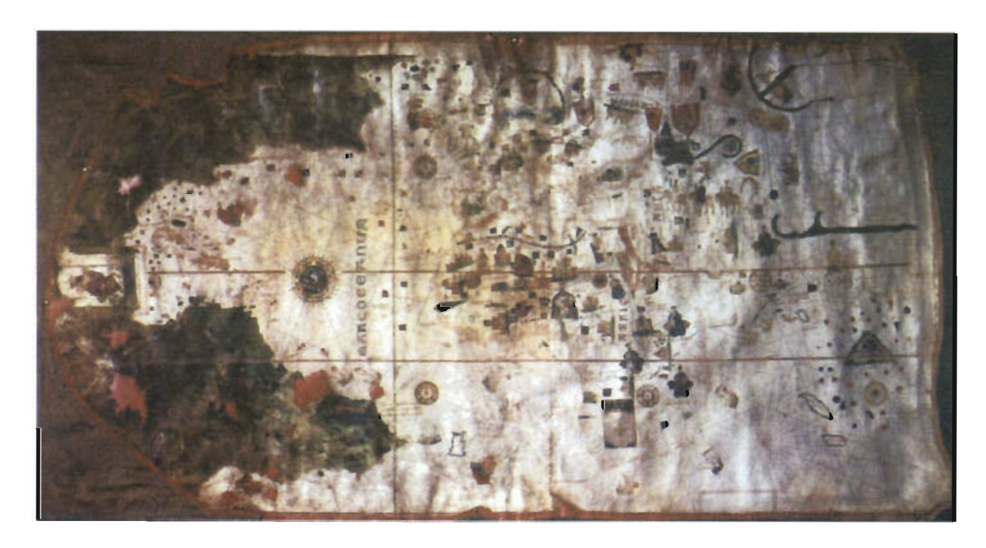
En la Península quizás sólo en la Barcelona del rey Pedro IV, el Ceremonioso, se nota un cierto esfuerzo para continuar esta tradición cultural y científica. Durante su reinado (1336-1387) se traducen numerosas obras científicas, médicas, astronómicas y astrológicas, y sobre todo se realizan numerosas observaciones astronómicas por medio de astrolabios y cuadrantes. De esta manera pudieron ser redactadas las famosas *Tablas astronómicas del rey Pedro IV, el Ceremonioso*.

Estas Tablas representan en la 2ª mitad del siglo XVI lo que habían sido las tablas alfonsinas del rey sabio en el siglo anterior.

La obra en trece cánones o capítulos es un verdadero almanaque en que se hallan:

— La posición verdadera del Sol, Luna y planetas durante los años que van de 1360 a 1433.
— Conversión de Eras
— Movimiento medio y verdadero de planetas
— Ecuación del movimiento directo y retrógrado de planetas
— Ecuación del movimiento de ascenso y descenso de estrellas.
— Cambio de horas diurnas y nocturnas
— Eclipses.

Como anteriormente reseñé, y precisamente después de estos esfuerzos del rey ceremonioso, vino el gran paréntesis del siglo XVI, y no sólo en las ciencias náuticas. Sólo se salvaron, y ya en el declinar del siglo, la cosmografía cartográfica y la técnica náutica, de cuyos avances sacó gran partido el gran Cristóbal Colón.



La Cartografía atlántica nació de la mediterránea, es decir, las primeras cartas náuticas de América presuponen una vieja tradición de mapas portulanos de las escuelas del Mediterráneo occidental, sobre todo mallorquinas e italianas (Pisa, Génova, Barcelona y Mallorca).

El portulano, más que representar un mapa plano, aspira a ofrecer un registro de puertos, direcciones, vientos, rumbos y rutas en la costa,... y hasta a veces, rumbos y rutas en el interior para provecho de las caravanas.

Los cartógrafos mallorquines de principios del siglo XV fueron los maestros de los portugueses cuando D. Enrique, el Navegante, empezó con su sueño de circunnavegar el continente africano. Don Enrique, Sagres 1420, se apoyó en el gran maestre Jacome de Mallorca, converso judío mallorquín Jafuda Cresques, hijo de Abraham Cresques que envió su célebre mapamundi al rey Juan I de Aragón y éste se lo ofreció como regalo al rey Carlos V de Francia.

De la célebre carta de Juan de la Cosa, sobre la que algunos autores atribuyen a Colón con la ayuda del marino cántabro, sólo quiero resaltar que constituye la joya o una de las joyas de nuestro Museo Naval de Madrid. Según J.Mª Millás, la carta «nos revela toda una irradiación de la técnica de los viejos portulanos mallorquines sobre la nueva cartografía americana». Refleja resultados de los descubrimientos de Colón, Ojeda, Vasco de Gama, Cabral, Pinzón y Caboto. Cuba aparece identificada como una isla, en contra de lo que creía Colón y dibuja el contorno de África de forma precisa y espectacular. No es una carta plana, ni un mapa de América, sino un planisferio donde se han integrado esos nuevos descubrimientos. No se refleja nada de Asia pues no en vano tanto Colón como de la Cosa y V. Yáñez Pinzón creían que el nuevo continente descubierto era el extremo oriental de Asia y por eso vemos escrita la palabra «oriente» en el extremo occidental de la carta.

Fue dibujada sobre pergamino formando un rectángulo de aproximadamente un metro por metro y medio, siendo su eje el Trópico de Cáncer.

Debajo de la imagen de San Cristóbal se puede leer la inscripción: «Juan de la Cosa la fizo en el Puerto de Santa María en anno de 1500». Lo cual demuestra, a pesar de la influencia mallorquina anterior, que este mapa es una joya admirable de la «Escuela de Cartografía Andaluza», escuela que siguió a la Mallorquina y que florecía ya desde el Puerto de Santa María a Palos de Moguer.

Con los descubrimientos españoles en el Nuevo Mundo creció en la Península el entusiasmo por los estudios náuticos y cosmográficos, e incluso filósofos y literatos o filólogos hicieron sus «pinitos» en esta rama de las ciencias. De esta manera:

— El filósofo Alfonso de Córdoba realizó algunas correcciones al *Almanaque perpetuo* de Zacuto y compuso unas *Tablas astronómicas* que regaló a la reina Isabel en 1503.
— El gran filósofo y humanista Antonio de Nebrija se preocupó de algunas cuestiones cosmográficas en su *Introductorium Cosmographiae*, y redactó unas tablas de días y horas en varias ciudades españolas y euro-



peas. Calculó, también las millas correspondientes a un grado de meridiano, obteniendo un valor de 62,5 millas.

— Por último, Miguel Servet editó y apostilló el texto de Geografía de Ptolomeo.

Introduciéndonos ya en la «ciencia» más afín a Urdaneta, es decir, el Arte de marear o de navegar, que fue alcanzando gran interés entre nuestros cosmógrafos en este siglo XVI, me gustaría resaltar lo siguiente: El Arte de navegar se desarrolló en gran medida por los problemas técnicos que planteaba la reciente navegación de altura, al no poderse apoyar en la visión de la costa cercana. El término «navegación astronómica» también produce confusión, y así dice García Franco: «en ella (la navegación astronómica) los métodos de cálculo para obtener "el punto" (situación) se auxilian de tablas logarítmicas y especiales, buenos sextantes y aceptables cronómetros», para acabar: «¡la navegación astronómica no corresponde a esta época (siglo XVI)!». Yo aquí discrepo del singular astrónomo, pues aunque con métodos de cálculo rudimentarios, con tablas primitivas, astrolabios y no sextantes, y sin cronómetros para ser capaces de obtener las longitudes; sí creo se puede hablar en el siglo XVI de navegación astronómica.

El Arte de navegar del siglo XVI fue la etapa preparatoria de la náutica moderna, en la que la navegación comenzó a apoyarse en conocimientos científicos y disponer de instrumentos fiables. Estas prácticas científicas se basaban en conocimientos empíricos y algún fundamento técnico:

— Uso de brújula
— Manejo de cartas marinas
— Observaciones astronómicas.

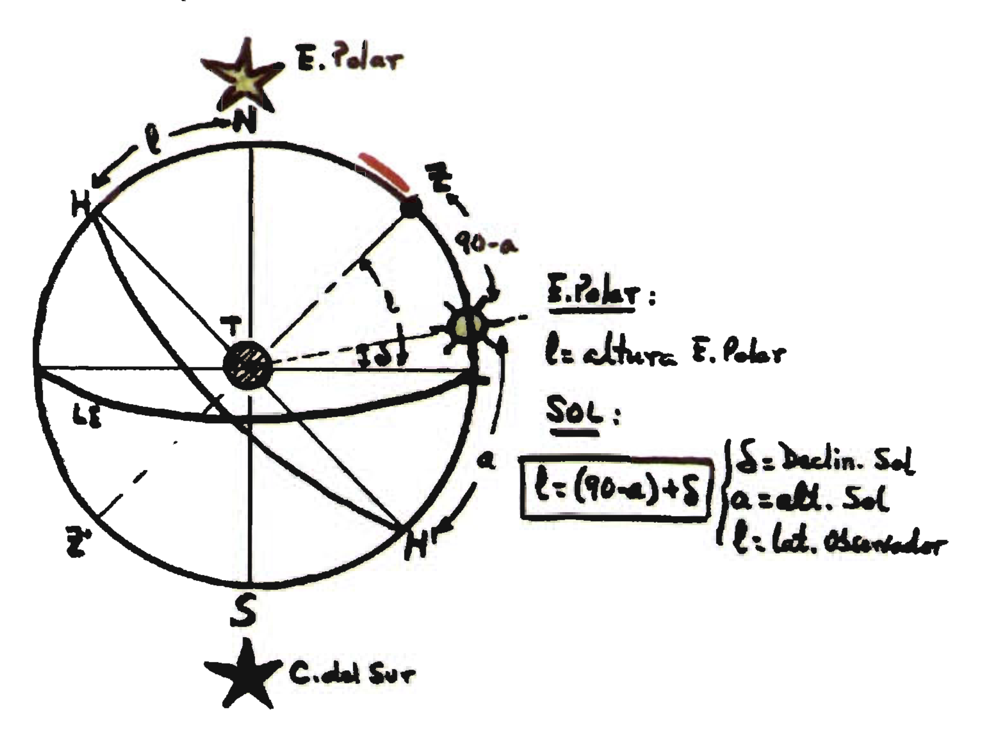
La brújula, de incierto origen asiático o europeo, fue en sus comienzos una barrita de hierro «tocada» con la «piedra imán», que por medio de un soporte flotaba en el agua de una vasija. Después pasó a ser una «aguja» con eje de giro colocada en una caja con la «rosa de los vientos», para finalmente apoyarse en una suspensión Cardano o cardán.

Las cartas marinas ya eran utilizadas en el Mediterráneo, no en vano las galeras de la Corona de Aragón llevaban en sus naves dos cartas desde 1359. Estas cartas eran portulanos o «cartas de compás», que representaban, como anteriormente reseñé, detalles de las costas, sus distancias con profusión de rumbos y radios de rosas náuticas, pero sin reflejar coordenadas geográficas.

La observación astronómica fue la novedad más importante pues resolvió el problema del cálculo de las latitudes, ya que el problema capital del cálculo de las longitudes no tuvo solución en este siglo XVI a pesar de la gran cantidad de esfuerzos que se le dedicaron.

Desde la antigüedad se sabía que la altura del Polo celeste sobre el horizonte equivalía a la latitud del lugar. Para medir dicha altura había que recurrir a la observación de las estrellas cercanas al Polo; es decir, a la «Polar» en el hemisferio norte y a la «Cruz del Sur» en el hemisferio sur (cuando fue descubierta). Es muy curioso observar las «artimañas» inteligentísimas de que se valían estos navegantes antiguos para identificar el Polo Norte cuando navegando cerca del Ecuador no podían observar la estrella Polar.

Sin embargo estas dos estrellas (Polar y Cruz del Sur), sólo podían ser observadas de noche, al crepúsculo, por lo que la solución ¡decisiva solución! Que la brillante idea de «obtener la latitud del observador mediante la medición de la altura meridiana del Sol» es decir del Sol al cortar el meridiano del lugar. Para ello resultaba del todo necesario saber en qué lugar de la esfera celeste (eclíptica) estaba el sol en cada momento, es decir, saber en cada



momento del día el valor de la «declinación solar» o arco de la esfera celeste entre el ecuador o línea equinoccial y el Sol, medido por el círculo horario (meridiano en la esfera terrestre). En otras palabras: se necesitaba poseer unas tablas de declinación del Sol, y éstas, como veremos, ya se poseían.

La astronomía práctica, que sirvió de base, procedía de las innumerables observaciones astronómicas de los astros efectuadas en la península Ibérica durante la baja Edad Media y en particular las desarrolladas en Portugal en torno a Juan II a partir de 1480. Después, y como ya se ha dicho, Abraham Zacuto y Viciño con sus «regimientos» popularizaron las tablas de declinación solar. España comenzó su extraordinaria aportación a partir del descubrimiento de América, llegando Colón a hacer observaciones sobre la sorprendente, entonces, declinación magnética.

La Casa de Contratación de Sevilla, —creando en 1508 el cargo de piloto mayor para censurar cartas y examinar y graduar a nuevos pilotos, así como para evaluar los instrumentos necesarios en las navegaciones—, colaboró decisivamente en este auge del arte de navegar. Después el puesto de cosmógrafo mayor (1523) y la Cátedra de Navegación y Cosmografía (1552) redondearon el trabajo.

De entre los españoles, cosmógrafos o simplemente maestros en este arte cabe señalar:

El bachiller Martín Fernández de Enciso
Francisco Falero
Alonso de Chaves
Alonso de Santa Cruz
Pedro de Medina
Martín Cortés

A éstos debo añadir el portugués Pedro Nunes que con su *Tratado de Sphera* (1537) y su *De arte atque ratione naveganti* (1546) contribuyó en gran medida al avance de las técnicas de navegación astronómica.

Fernández de Enciso, con su *Summa de Geographia* (1519) fue el primero que trata de manera exhaustiva el Arte de navegar. Sevillano, pasó casi toda su vida en el Nuevo Mundo, explorando y colonizando la América Central. La parte geográfica de su *Summa* describe la costa americana en forma de derrotero. La parte dedicada al arte de navegar contiene un breve resumen de cosmografía, tablas de declinación solar, reglas de cálculo de la latitud por altura del Sol y estrella Polar, y navegación de estima, astrolabio, cuadrante y carta de marear. La obra se beneficia tanto de la tradición de autores medievales como de las experiencias náuticas de su tiempo.

Francisco Falero (o Faleiro), portugués al servicio del rey de España desde 1519, en su *Tratado de Esphera y del Arte de Navegar* (1535) comienza con un compendio de la *Sphera* de Sacrobosco algo elemental, continúa con los mismos temas de Enciso en cuanto a navegación, y añade un capítulo sobre declinación magnética.



Alonso de Chaves, piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, escribió un *Quatri Partitu en comosgraphia práctica* o *Espeio de navegantes*, manuscrito que Úrsula Lamb en su *Cosmographiers and Pilots of the Spanish Maritime Empire* lo señala como «el manual más antiguo destinado al marino y su instructor». Chaves llegó a utilizar como recurso nemotécnico canciones tradicionales de los hombres de la mar.

Alonso de Santa Cruz, cosmógrafo sevillano de la Casa de Contratación y maestro del emperador Carlos V, estudió las variaciones de la aguja magnética (declinación) y se ocupó del problema de la obtención de la longitud, inventando algunos aparatos para calcularla a partir de la posición de la Luna. Entre otros muchos trabajos estudió la confección de mapas que tuvieran en cuenta la esfericidad de la Tierra.

Pedro de Medina, en su *Arte de Navegar* (1545), que fue muy aceptado y editado en Europa y en su *Regimiento de navegación* (1552), cambió, junto a Martín Cortés, la literatura náutica que había sido editada hasta esos años, superando el nivel de «recetario» práctico o manual escolar, y como dice José María López Piñero: «tanto por la altura científica de su contenido como por su estructura y extensión, sus libros (de ambos) son ya tratados sistemáticos del Arte de navegar».

Su *Arte de Navegar* contiene 8 partes o libros:

I. Del mundo
II. De la mar
III. De los vientos
IV. De la altura del Sol
V. De la altura de los Polos
VI. De las agujas de navegar
VII. De la Luna
VIII. De los días del año.

Medina no fue un gran creador científico, e incluso algunas de sus opiniones no fueron acertadas, como por ejemplo sus comentarios sobre la declinación magnética, aunque al final rectificase.

De su *Regimiento de navegación*, hablaré al final de este trabajo.

Martín Cortés, aragonés, en su *Breve compendio de la Sphera y del arte de navegar* (1551) nos habla prácticamente de los mismos temas que Medina, pero incluye unas aportaciones muy originales y acertadas sobre la declinación magnética.

En los textos de todos estos autores se utiliza, como ya hemos visto de pasada, el método que seguimos empleando en la actualidad para precisar los «movimientos aparentes de los astros, es decir, fijar sus posiciones en la esfera celeste mediante un sistema de coordenadas».

— Desde cualquier punto de la Tierra el cielo aparece como una bóveda semiesférica (ya en la antigüedad los astrónomos idearon un «sistema geométrico de dos hemisferios»).
— El hemisferio celeste que podemos ver en cada momento es el situado por encima del horizonte.
— El observador puede considerarse situado en el centro de esa esfera celeste, puesto que la Tierra comparada con esa inmensa esfera celeste es de tamaño casi nulo.
— El plano del horizonte es tangente a la esfera terrestre en el lugar del observador, y la perpendicular o este plano trazado por el observador corta a la esfera celeste en un punto (Z) que llamamos Zenit.
— A la esfera celeste de le aplica el mismo sistema de coordenadas que al globo terrestre. Así hablamos de Polos celestes (N y S), Ecuador celeste o Línea Equinoccial, Paralelos celestes y Meridianos celestes.

— Para indicar un punto de la esfera celeste se utiliza la misma intersección de un meridiano y un paralelo, aunque en astronomía, la latitud es la declinación y la longitud terrestre es la ascensión recta (celeste).

Dicho todo esto, vamos a pasar a «desgranar» aunque no sea con la profundidad adecuada los dos grandes problemas que limitaron el Arte de Navegar durante el siglo XVI de Urdaneta:

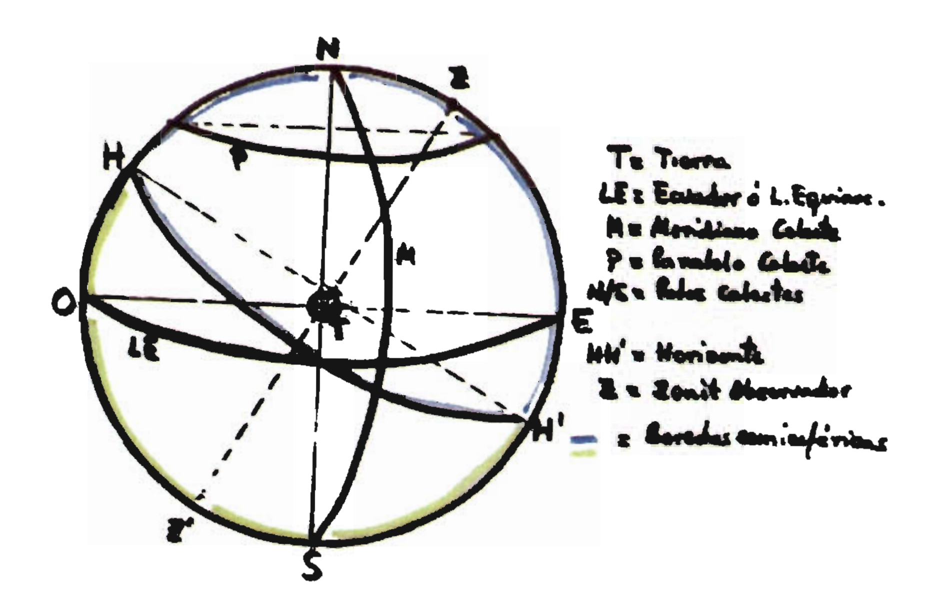
— La declinación magnética
— El cálculo de las longitudes.

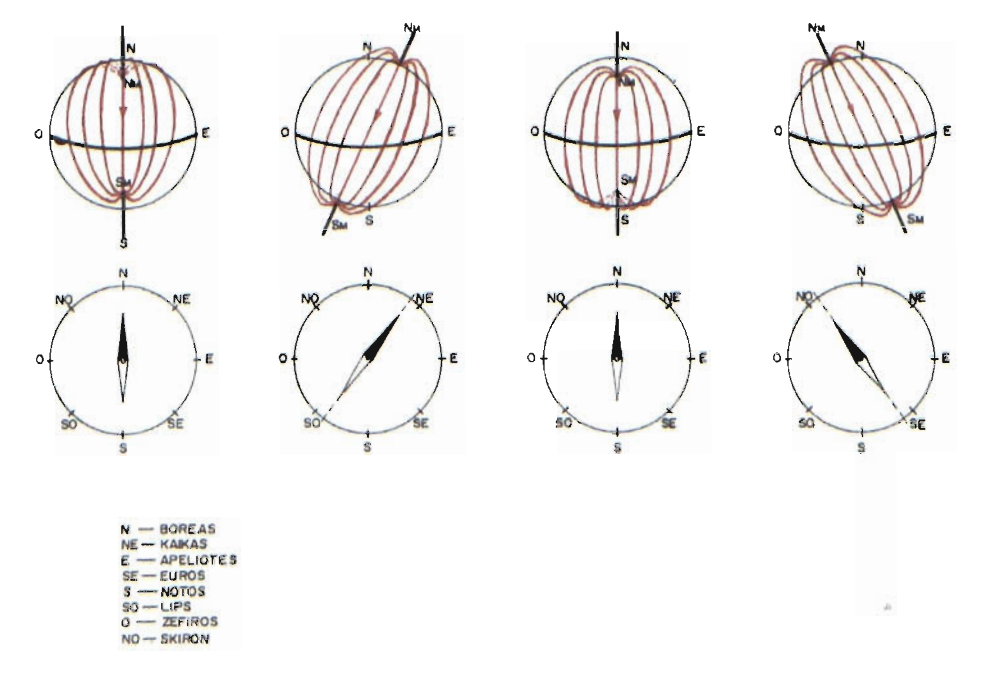
Pero, ¿Qué es la declinación magnética? Dicho de una forma muy simplificada, es la desviación que sufren las agujas magnéticas, o agujas de marear, respecto al Polo Norte geográfico, dependiendo de su posición en el globo terráqueo y debido a varios factores que se pueden resumir en la no coincidencia del Polo geográfico de la Tierra con el Polo magnético.

Ya Cristóbal Colón, desde su primer viaje al Nuevo Mundo, notó la «variabilidad» de este fenómeno en función del lugar. Sin embargo su explicación no fue muy afortunada ya que lo atribuyó al movimiento de la estrella Polar, combinando con factores atmosféricos y térmicos. ¡Qué imaginación!

Como ya reflejé al destacar a Martín Cortés, este gran cosmógrafo y maestro de navegantes hizo, en su libro *Breve compendio de la esfera y del Arte de Navegar*, una acertadísima exposición de sus teorías sobre este extraño fenómeno que sufrían las agujas de navegar.

ESFERA CELESTE

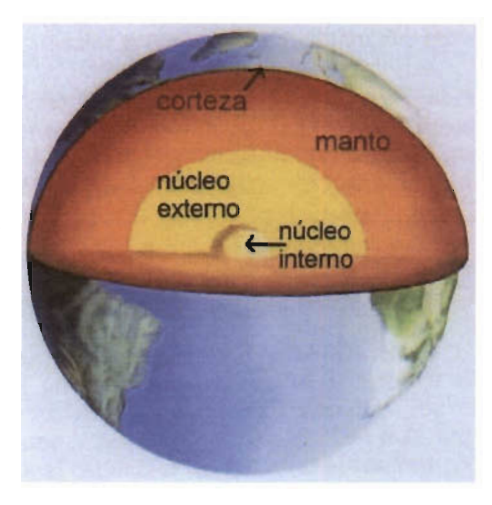




«Muchas y diversas son las opiniones que he oído acerca del "nordestear" y "noruestear" de las agujas, y, a mi parecer, ninguna da en el fiel y pocos en el blanco. Dicen nordestear cuando el aguja señala del Norte hacia el nordeste (NE), y noruestear cuando el Norte declina hacia el norueste (NO). Para entendimiento de estas diferencias que las agujas difieren del Polo, hase de imaginar (estando en el meridiano donde las agujas señalan el polo) una punto bajo del Polo del Mundo, y este punto esté fuera de todos los cielos contenidos debajo del primer móvil. El cual punto o parte del ciclo tiene una "virtud atractiva" que atrae así al hierro tocado con la parte de la piedra imán correspondiente a aquella cierta parte del cielo imaginada fuera de todos los cielos movidos del primer móvil; porque si en cualquiera de los cielos movidos se imaginase moverse ya el "punto actractivo" al movimiento del primer móvil, y por consiguiente el aguja haría el mismo movimiento en 24 horas.

No se ve así; luego este punto no está en los cielos movibles ni tampoco está en el polo, porque si en él estuviese el aguja no nordestaría ni noruestaría; luego: la causa del nordestear y noruestear, o apartarse del Polo del Mundo, es que estando en el dicho meridiano el punto atractivo y el polo están en aquel mismo meridiano, y señalando la aguja el punto, señala directamente el Polo. Y caminando de aquel mismo meridiano a levante (como el mundo sea redondo), vase quedando el polo del mundo a la mano izquierda; y el punto de la virtud atractiva nos estará a la mano derecha (que es hacia el viento NE), y cuanto más a levante caminaremos mayor nos parecerá la distancia hasta llegar a noventa grados y allí será lo que más nordesteará. Y pasando de allí más adelante nos parecerá que se va llegando el punto atractivo a la línea

meridiana y al tanto irá el aguja enmendando el nordestear hasta tornar al mismo meridiano, en la parte opuesta de donde comenzaran. Y entonces estará el punto atractivo sobre el polo del Mundo...»



Martín Cortés sigue explicando, en este castellano simple y a la vez complicado, lo que va pasando a la aguja al ir desplazándose el observador hacia levante, 180°, 270° y hasta los 360° o punto de comienzo, es decir, en la zona donde la aguja noruestaría.

Añade Cortes que: «es opinión de algunos marineros que el meridiano (donde enseñan las agujas el Polo) pasa por la isla de Santa María y otros por la isla del Cuervo, en las Azores»

Este texto de Cortés es un «clásico» en la historia de los estudios de magnetismo terrestre.

El primer mapa de variaciones magnéticas fue realizado en 1530 por Alonso de Santa Cruz, el maestro de astronomía y cosmógrafo del emperador Carlos I.

Quizás para un mejor entendimiento de este fenómeno de la declinación magnética es conveniente que hablemos someramente algo sobre el complicado problema del magnetismo terrestre o geomagnetismo:

El comportamiento de la Tierra como un gran imán estático ha quedado desestimado ante la consideración de una «dispositivo dinámico» actuante en su interior, en estado fluido, (núcleo externo), que convierte parte de la energía producida por el giro en energía magnética mediante un proceso similar al de una «dinamo automantenida». En efecto, la rotación del planeta y los efectos de la gravedad que operan sobre un medio líquido (el núcleo externo de la Tierra compuesto de hierro y níquel en estado de fusión, de más de dos mil kilómetros de espesor), en movimiento convectivo, denso en iones negativos y electrones libres, proporcionan los factores dinámicos del proceso. Por su parte la materia fluida, buena conductora de la electricidad, es el medio en el que se desplazan los electrones que crean el campo magnético que se propaga al exterior en forma bipolar.

Los efectos de las «líneas de fuerza» creadas por este campo sobre una aguja montada con ejes de giro en las 3 direcciones del espacio se traduce en una inclinación de la aguja en el plano vertical y un giro en el plano horizontal que la orientan en la dirección de un meridiano magnético (teórico) que parte de los polos magnéticos de la Tierra y pasa por la aguja.

El ángulo formado por el meridiano geográfico de ese lugar y la aguja (sin rozamientos) se define como «Declinación magnética» del lugar.

La declinación magnética, producto de ese imán dinámico que es la Tierra, es variable de un lugar a otro, y variable con el tiempo debido a las influencias ionosféricas, externas y terrestres, y a mecanismos de origen terrestre internos.

El segundo, y principal problema, del arte de navegar en el siglo XVI (y posteriores) fue el cálculo de las longitudes.

Longitud es la distancia expresada en arco de Ecuador entre un meridiano origen (p.e. Greenwich) y el meridiano del observador.

Precisamente el descubrimiento del fenómeno de la declinación magnética (¿Colón?) y de su causa principal (la existencia de un polo magnético o «punto atractivo» distinto del polo terrestre geográfico) llevó a los cosmógrafos, pilotos y navegantes, en general, a creer resuelto el problema de las longitudes.

En efecto, desde un punto de declinación cero (hacia las islas Azores, según se comprobó) en que el polo magnético está en el mismo plano que el polo geográfico; y navegando 90° a levante o a poniente se llegaría a un punto de máxima declinación (positiva o negativa); desplazándonos otros 90° llegaríamos a un punto de declinación otra vez cero... y así hasta completar la vuelta a la tierra.

¡Entonces, sabiendo la declinación magnética... sabríamos la longitud!

¡Todo se vino abajo al constatar que esta teoría no se cumplía,... había otras causas!

— La declinación magnética dependía de la latitud.
— La variación de la declinación magnética no seguía un proceso lineal.
— Existen zonas donde se producen muchas anormalidades.
— La variación de la declinación magnética depende del parámetro tiempo.
— En fín; que la Tierra no es un imán estático... y
— En general, que las líneas isógonas no coincidían (¡ni por asomo!) con los meridianos.

Abandonada esta teoría o teorías del cálculo de la longitud basándose en la declinación magnética se introdujo una nueva dimensión: el tiempo.

Pero antes hubo otros muchos intentos del cálculo de la longitud, como el del cosmógrafo catalán Jaime Ferrer, quien propuso a los Reyes Católicos tres métodos:

— Resolución de un triángulo rectángulo esférico, pero con el inconveniente de que para aplicarlo había que ser expertísimo cosmógrafo, aritmético, y marinero.
— El 2° método se basaba en la navegación de estima (punto de «fantasía») exigiendo, también, la participación de marineros muy expertos.
— El 3er. Método implicaba la «medición de la distancia angular entre la luna y un cuerpo celeste.

Ninguno prosperó.

El problema comenzó a solucionarse (no sería completo hasta el siglo XIX, como dije antes), al introducirse el factor tiempo.

La tierra efectúa una revolución cada 24 horas.
Cada hora, por lo tanto, equivale a un giro de (o arco de) 15° (360°/24=15°) de longitud.
Si se cuenta con un buen «medidor de tiempo» se puede, obviamente medir el arco de ecuador avanzado, entre dos mediciones de Sol a su paso por el meridiano del lugar, por un observador que se traslade por la superficie del globo.
Ese arco es la diferencia de longitud entre la 1ª posición del observador y su posición final.
Pero en el siglo XVI el mejor medidor de tiempos era un reloj de arena.
La solución llegó con la introducción en el final del siglo XVIII y siglo XIX de los cronómetros marinos.
Como anécdota, diré que en 1598, Felipe II convocó un concurso dotado con 6.000 ducados de renta perpetua más otros 2.000 de ayuda para el que resolviera este trascendental problema (la idea la copiaron, después, Holanda, Inglaterra y Francia).
Al concurso se presentaron gentes de desigual condición: embaucadores, ingenuos ignorantes y hasta los más destacados científicos. Uno de ellos, Galileo, aspiró al premio en cuatro ocasiones entre 1612 y 1632.

Navegación astronómica actual. Síntesis.

Las diferencias o progresos astronómicos actuales respecto a los conocimientos en el siglo XVI podemos resumirlos en:

— Cronómetros marinos que nos dan con la máxima precisión la hora del meridiano del lugar.
— Efemérides (tablas) muy precisas de la posición de un astro (Sol, Luna, planetas, estrellas) en la esfera celeste en un instante dado.
— Conocimiento perfecto de la declinación magnética en cualquier lugar del globo y cualquier día del año.
— Instrumentos de observación muy precisos.
— Cartas náuticas planas. Fundamentales las de proyección Mercator o mercatorianas.

Con los precisos cronómetros y tablas de efemérides sabemos, en cualquier momento cual es el punto de la Tierra (coordenadas geográficas) que tiene un astro determinado en su zenit (vertical).
Si avanzamos un poco más, «El lugar geométrico de todos los puntos de la Tierra que observan un astro determinado, a una hora dada, con una misma altura; es un círculo en la esfera terrestre de centro el punto de la Tierra que tiene de zenit el astro y de radio (esférico) equivalente a noventa grados menos la altura del astro (90-a)».
Tomando la altura a más de un astro, y obteniendo el corte de esos círculos (lugares geométricos), se puede obtener la posición del observador.



Esto es la teoría: en la práctica todo es algo más complejo, ya que para obtener una precisión de una milla haría falta llevar a bordo una esfera terrestre de unos 7 metros de diámetro. La solución más común y práctica es representar estos círculos en la carta mercatoriana, sabiendo que: son de radio muy grande, y que en la «zona de incertidumbre» estos arcos de circunferencia se pueden aproximar a una recta, a la que llamamos «recta de altura».

El corte de las rectas de altura de varios astros, transportadas a un mismo instante para tener en cuenta el desplazamiento de la embarcación en su derrota, nos da la posición del observador en la carta mercatoriana.

Comentarios al libro *Regimiento de navegación* de Pedro de Medina

El lector puede hacerse, entre otras, estas preguntas ¿Por qué esta publicación y no otra? ¿Qué se pretende con estos comentarios? Desde luego y muy posiblemente este libro de texto de la Casa de Contratación de Sevilla, no es el mejor en su época, y Medina, como ya dije anteriormente no fue un gran científico, y hasta tuvo comentarios no acertados sobre la declinación magnética, pero presenta de una forma ordenada y lógica tanto los conocimientos teóricos como prácticos que debían saber los pilotos para poderse mover por ese extraordinario y complejo mundo del arte de navegar.

Leyéndole, en ese delicioso castellano de la época, se disfruta comprobando esos conocimientos teóricos y prácticos del siglo XVI.

La segunda pregunta ¿qué se pretende con estos comentarios?, está prácticamente contestada. El libro nos muestra con detalle los conocimientos en cosmografía y, sobre todo, en arte de navegación que podían conocer los pilotos de la época, los que conocía o podía conocer Andrés de Urdaneta, aunque no consta que pasara por la Casa de Contratación.

El libro contiene, según su autor «Las cosas que los pilotos han de saber para bien navegar; y los remedios y avisos que han de tener para los peligros que navegando les puedan suceder».

Consta de un prólogo, un proemio, unos «principios fundamentales» y dos partes diferenciadas. La primera que contiene seis libros y la segunda que contiene veinte avisos.

El prólogo es una bella y ¿divertida? Carta del autor al rey Felipe, tratando de «vender» su obra. Hay párrafos verdaderamente curiosos, divertidos y muy sutiles, que enseñan la filosofía de vida de estas gentes.



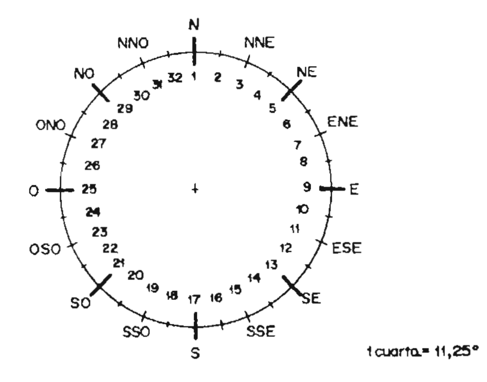
Regimiẽto de nauegaciõ
Contiene las cosas que los pilotos hã
e saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que han de
ner para los peligros que nauegando les pueden suceder.
Dirigido a la Real Magestad del Rey don
Philipe nuestro Señor.
Por el Maestre Pedro de medina vesino de Seuilla.

Dice Medina: «Entre las cosas de gran calidad que el ingenio humano inventó para sustento de los pobres, una muy principal fue fabricar navíos de diferentes clases, y hallar arte para gobernarlos y traerlos navegando por la mar. Unos movidos con velas con la fuerza de los vientos, otros movidos con remos con la fuerza de los hombres.

Por la navegación muchas cosas tenemos de grandes bienes y provechos. Una es que por ella se ha extendido y extiende la doctrina de Jesús y la predicación del Santo Evangelio por todo el Universo, mayormente en las Indias, que Nuevo Mundo llamamos, en que más de 8.000 leguas de costa de mar se ha navegado, y donde tantos reinos y provincias se han descubierto... Por la navegación se proveen las tierras y se socorre a las gentes. La navegación hace que lo que sobra en una provincia se lleve a donde de ello falta... Todos estos beneficios y muchos más no son hechos sin notorios peligros y con grandes atrevimientos de los que navegan, porque cierto es que en toda la vida humana, llena de trabajos y desastres, no hay duda que son más evidentes los peligros a aquellos que dejada la tierra, *morada propia* suya, van caminando por la mar, *morada ajena*, hecha por Dios para receptáculo de los peces...»

Sigue, Medina, relatando al rey los grandes valores del libro para uso de pilotos y suplicándole sea admitido, «no mirando tanto a lo que escribo que a la intención y voluntad que tengo de todo lo que de vida e ingenio me queda empleado en servicio de V.M., en provecho de todos los que siguen la navegación de la mar».

El proemio es una exaltación del «primor y la sutileza de la navegación de la mar». Dice, Medina, que este primor y sutileza es tanto que convino regirse en ella por los cuerpos celestes: el Sol, la Luna y las estrellas.



Habla de las alturas del sol y del Norte, de la aguja y carta de marear, del astrolabio, de la ballestina, de la Luna, de los relojes de arena, ...

En sus «Principios fundamentales», que son diez para Medina, el autor nos señala cuáles son. Dice Medina: «Todo hombre que navega conviene que tenga entendidos diez principios fundamentales con que se entienden las cosas que en la navegación de la mar se practican, que son las siguientes: Altura, grado, horizonte, línea equinoccial, parte del norte y parte del sur, declinación, trópicos, paralelo, meridiano y zenit».

Vemos, como ejemplo, como define la «línea equinoccial»: «La línea equinoccial es una raya o círculo imaginado por medio del mundo en igual apartada de ambos polos así que de ella a cada uno de los polos hay noventa grados. Dícese "equinoccial" porque pasando el Sol por ella, que es dos veces en el año, una a once de marzo y otra a trece de septiembre hace equinoccio, que es igualdad del día con la noche. Esta línea se imagina que ciñe el mundo de levante en poniente, siempre fija sin mudarse en el cielo, en el aire, en la mar y en la tierra: que en toda parte se puede imaginar». O como define la declinación del Sol: «Lo que llamamos declinación del Sol es el apartamiento que el Sol por su propio movimiento hace desde la línea equinoccial hasta los trópicos los seis meses del año que se mueve desde la línea por la parte del norte hasta que llega al Trópico de Cáncer, y otros seis meses a la parte del Sur que llega al Trópico de Capricornio. O, por último como define el Zenit: «Zenit es un punto imaginario en el cielo derechamente puesto encima de nuestra cabeza y desde este punto a cualquier parte de nuestro horizonte hay noventa grados. Así que el zenit es el polo del horizonte.»

La primera parte, en su libro I *Carta de Marear* nos habla de «las cosas que la carta de marear enseña en la navegación».

Habla, Medina de la «figura» y «postura» que tiene la tierra; de los vientos o rumbos, de la distancia del camino por la mar; de qué altura en grados tiene cada cosa que en la carta se señala; de «echar punto» (situarse), de navegar «por fantasía» (estima); del rumbo y del porqué «siendo todos los rumbos iguales», se dan más leguas por grado (latitud) en unos rumbos que en otros (rumbos en dirección más N-S o más E-W).

En su libro segundo de la primera parte nos habla Medina de los 32 vientos; 8 enteros, 8 medios y 16 cuartas, identificando cada cuarta en 11,25 grados y un grado 17,5 leguas.

Entre los libros II, III, IV, V, VI y VII nos habla detalladamente de cómo se buscará en la carta el viento (rumbo) adecuado con qué se ha de navegar; de cómo echar punto (situarse) conforme a la altura observada; de cómo comprobar

si el punto «echado» en la carta es correcto o no; de cómo enmendar por altura observada el punto echado por fantasía; o de cómo esa enmienda es o no cierta.



Por fin en este primer libro de la primera parte, en sus capítulos VIII y IX, Medina, nos habla de las leguas que se cuentan por grado (en latitud) en cada rumbo de la navegación y de cómo «intenta» aclarar el «por qué en los rumbos de la navegación siendo todos iguales se dan más leguas por grado en un rumbo que en otro», y lo hace de una forma verdaderamente curiosa. Dice, Medina, que ¿cómo puede pasar esto? si: «todos los rumbos son como círculos mayores en la esfera de tal manera que todos pasan por el centro...» Continúa diciendo: «en las leguas de los grados hay tres diferencias; una es las leguas que tiene el grado en redondez del mundo por círculo mayor; otra es las leguas que tiene el grado de redondez por círculo menor (paralelo), y la tercera, las leguas que se da a cada grado en los rumbos de navegación cuanto a la elevación o altura de los polos».

Desde luego era obvio que se navegaba por círculos máximos, no existían las cartas mercatorianas donde para navegar por círculo máximo hay que cambiar continuamente de rumbo. No tenían todavía el concepto de loxodrómica y ortodrómica.

El libro segundo de la 1ª parte es el «Libro de altura del Sol».

En sus 16 capítulos nos explica:

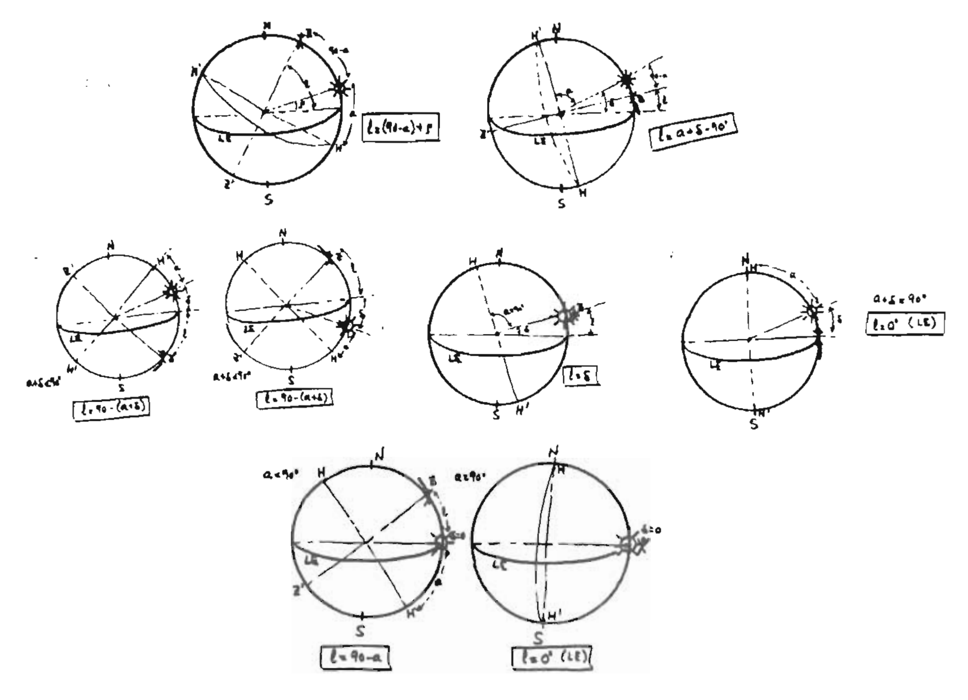
En sus capítulos I y II: como se mueve el Sol (movimiento aparente), eclíptica, trópicos, equinoccios y solsticios y los 2 diferentes indicaciones de movimientos (E-O y N-S), y se hace la pregunta de por qué unos días avanza más N-S que otros.

Entre los capítulos III al X describe los distintos casos de posición del Sol mirando la sombra que hace en cada caso y aplicando la fórmula correcta para calcular la latitud del observador una vez observada su altura.

En el capítulo XI describe el año del Sol y cómo se sabrá si es bisiesto.

En el XII habla de «las cinco cosas que se debe mirar para tomar la altura del Sol»: Hora, declinación, sombras, astrolabio y regla (formula).

Describe la «Eclíptica» y nombra los 12 signos del zodiaco, los septentrionales (primavera/verano): Aries, Tauro, Géminis, Cáncer, Leo y Virgo; y los australes (otoño/invierno): Libra, Escorpio, Sagitario, Capricornio, Acuario y Piscis.



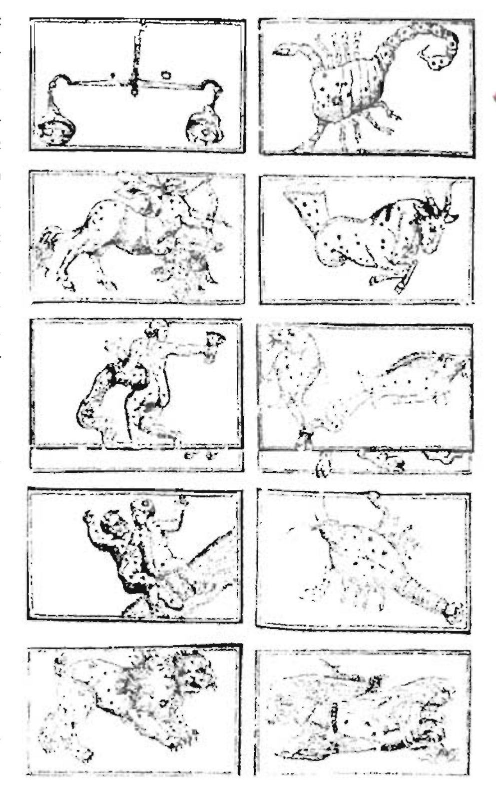
Por fin entre los capítulos XIII al XVI habla de la declinación solar, de las tablas de declinación, planteándose el «¿por qué el Sol anda más tiempo a la parte del Norte que la del Sur?» y el «¿por qué unos días hace el Sol más declinación, y otros menos?»

Este fenómeno ya esbozado en el capítulo II, es ahora afrontado por Medina que hace una serie de afirmaciones y elucubraciones muy curiosas, y ni mucho menos todas falsas para explicarlo. Fenómeno que fue muy bien observado y con pocos errores. Entonces todavía no habían llegado Keppler ni Newton, que con sus leyes y teorías ¿ciertas?,... por lo menos ahora nos sirven para entender este maravilloso mecano del Universo.



El libro tercero es el «Libro de la altura del Norte». En sus ocho capítulos trata de «qué cosa es el Polo y cómo la altura del Polo es conforme con la altura del Sol». Trata también de las «tres cosas que se han de considerar para tomar el altura del polo Ártico (N)» que identifica con el

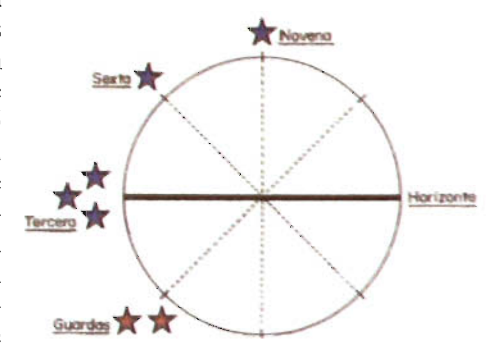
propio polo, la estrella del Norte (Polar) y las «guardas». Es verdaderamente ingenioso cómo resolvieron estos navegantes del XVI el problema de la observación del Polo Norte (estrella Polar) cuando navegando cerca del Ecuador no podían observarla pero sí estas 2 estrellas que llamaron «guardas» y con ellas y de una manera muy ingeniosa obtenían la altura del Polo y por consiguiente la latitud, y cómo llegaron a poder obtener esa altura del Polo (Norte) por medio de otras tres estrellas que llamaron 3ª, 6ª y 9ª, cuando no podían observar ni la Polar ni las guardas, o cómo basándose en las guardas y estas tres estrellas (3ª, 6ª y 9ª) podían tomar la altura del Norte aunque no vieran el horizonte.



Acaba, Medina, este tercer libro dando una serie de consejos prácticos sobre la toma de la altura del Norte da consejos al piloto «cuando se va navegando y no se puede tomar altura en muchos días» y aclara unas dudas sobre la observación de las guardas.

El libro cuarto o «libro de las agujas de marear» describe en tres capítulos la importancia de este instrumento, explica de manera somera el «nordestear» y «noruestear» de las agujas pero sin profundizar en el problema de la declinación magnética y expone que «tres casos en la navegación hay, los cuales aunque se ven sus efectos no se saben las causas» y éstas son: vientos, corrientes y variación de la aguja (declinación).

El libro quinto es la «libro de la cuenta de la Luna y cómo vienen las corrientes y menguantes en la mar». En sus 8 capítulos habla del «año lunar» de 354 días en 12 «conjunciones» de 29,5 días. Conjunción es «el momento en que el Sol y la Luna están justamente debajo de un mismo grado del zodiaco». Medina lo describe así: «Este día de la conjunción no vemos la Luna porque como el Sol hace su movimiento en el 4° ciclo (según la esfera de



Sacrobosco), más lejos que la Luna, y la Luna en el 1°, moviéndose el Sol y la Luna debajo de él, da su «lumbre» a la Luna por encima y queda oscura la parte de ella que es hacia nos. Esto es porque la Luna no tiene de si misma lumbre ninguna, que la que tiene del Sol la recibe, y así vemos que la Luna unos días tiene lumbre en una parte de ella y otros días tiene más, y otros días es toda llena de luz en la parte que es hacia nos, esto es, según la parte de ella que el Sol la alcanza a dar su lumbre hacia nos».

Este libro de la Luna habla también de las tablas perpetuas de conjunciones y cómo utilizarlas, del «número áureo», del «concurriente», de los «días intercalares», y también de las causas del movimiento de las aguas de la mar, crecientes y menguantes, de las horas de estas mareas, aclarando, para terminar, que estas mareas no son uniformes, ni vienen a un tiempo en todas partes.

El libro sexto «libro del Reloj del Norte», es un libro verdaderamente curioso en el que Medina explica, basándose en la observación de la estrella del Norte (Polar) y las guardas, «cómo conocerá el hombre, en cualquier lugar que esté, qué hora es de la noche durante cualquier día del año».

Medina lo explica así: «Provecho grande y aviso muy bueno es para el que navega saber qué hora es de la noche donde quiera que estuviese, lo cual por la «ampolleta» (reloj de arena) muchas veces no puede saber porque muchas veces se para y otras se duerme el que la vela».... «Sabiendo que a los 19 días de abril, la guarda delantera está, a la medianoche, en la cabeza y que cada medio mes adelanta una hora, y que imaginarse ha que la estrella del Norte está sin movimiento como si ella fuera el Polo, y que la estrella guarda delantera le da vuelta alrededor, y que cada vuelta de 24 horas no vuelve al mismo lugar sino 4 puntos adelante (15 días=1 hora=60 puntos; 1 punto=minuto): De

Libro quinto.

Tabla perpetua para saber las conjunciones de la Luna.

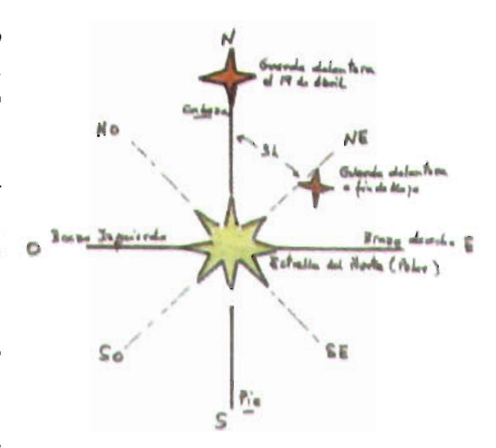
	Aureo numero	Enero	Febrero	Março	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diziembre
1563	6	23	22	23	21	21	20	19	18	16	16	14	14
	7	13	11	12	10	10	8	8	6	5	4	3	3
	8	1.31	0	1.31	29	28	27	27	25	23	23	22	22
	9	20	19	20	19	18	16	16	14	15	12	11	11
	10	9	8	10	8	8	6	5	4	2	2	30	29
	11	28	27	28	26	26	24	23	22	20	20	18	18
	12	16	15	17	15	15	14	13	11	10	9	8	7
	13	6	4	6	4	4	3	2	1.50	29	28	27	26
	14	25	23	25	23	23	21	21	20	18	18	16	16
	15	14	13	13	12	11	11	9	8	6	6	5	4
	16	3	1	3	1	30	28	28	26	25	25	24	23
	17	22	20	22	20	19	18	17	16	14	14	13	12
	18	11	10	11	10	9	8	7	5	3	3	2	1.31
	19	30	29	29	28	27	26	25	23	21	21	20	19
	1	18	17	19	17	17	15	14	13	11	11	9	8
	2	7	6	7	6	6	4	4	2	1	30	28	28
	3	26	25	26	25	25	23	23	21	19	19	18	17
	4	15	14	15	13	13	11	11	9	8	8	6	6
	5	4	3	4	2	2	1	29	28	27	27	25	25

Esta cuenta del aureo numero como en esta tabla esta [illegible] halla el año del nascimiento de .1581. que son [illegible] de Aureo numero. E luego el año .1582. bolver se ha al principio desta tabla que son 6. de aureo numero: e assi cada vez q esta tabla se acabare que es de [illegible] en .19. años tornar se ha a començar del principio: y desta manera es perpetua.

Tabla para saber a que oras vienen las mareas. fo. liiij

Dias de luna	Rumbos.	Oras	Quartos.
1	Norte quarta al nordeste.	3	3
2	Lesnordeste.	4	2
3	Leste quarta al nordeste.	5	1
4	Leste.	6	
5	Leste quarta al sueste.	6	3
6	Lessueste.	7	2
7	Sueste quarta al leste.	8	1
8	Sueste.	9	
9	Sueste quarta al sur.	9	3
10	Susueste.	10	2
11	Sur quarta al sueste.	11	1
12	Sur.	12	
13	Sur quarta al sudueste.		3
14	Susudueste.	1	2
15	Sudueste quarta al sur.	2	1
16	Sudueste quarta al oeste.	3	3
17	Oessudueste.	4	2
18	Oeste quarta al sudueste.	5	1
19	Oeste.	6	
20	Oeste quarta al noroeste.	6	3
21	Oesnoroeste.	7	2
22	Noroeste quarta al oeste.	8	1
23	Noroeste.	9	
24	Noroeste quarta al norte	9	3
25	Nornoroeste.	10	2
26	Norte quarta al noroeste.	11	1
	Norte.	12	
28	Norte quarta al nordeste.		3
29	Nornordeste.	1	2
30	Nordeste quarta al norte.	2	1

todo esto se deduce que teniendo buena estimativa, se podrá tener en cuenta no sólo de «hora entera» sino más bien de media hora, y de un cuarto de hora».



Este sistema ingenioso para poder tener la hora, podría, por otra parte haber servido en aquella época, para el cálculo de las longitudes, pero como una revolución de la Tierra son 24 horas de reloj y 360° de arco, resulta que una hora son 15 grados de arco y 900 millas.

La precisión de un cuarto de hora, equivale, por tanto a 225 millas ¡demasiado error!.

La parte segunda del «Regimiento» de Medina la constituye veinte «avisos» prácticos para los pilotos, que tratan sobre:

— Instrumentos.
— El navío.
— El viento.
— La derrota, el rumbo, la vía.
— El decaimiento o abatimiento.
— El tiempo forzoso.
— La sonda.
— Las corrientes.
— Las señales de huracanes y tormentas.
— El temporal.
— De cuando la nao hace mucha agua.
— De cuando se pierde la nao.
— De cuando se quiebra el timón.
— De «garrear».
— De cuando se gobierna en demanda de puerto.
— De la aproximación a la costa.
— De la entrada en puerto a rumbo distinto al conocido.
— Algo más sobre tomar puerto y fondear.
— Del oficio de piloto.

Como final de estos comentarios al libro de Medina voy a transcribir lo que dice sobre el aviso número veinte, «Del eminente cargo de los pilotos».

«Mostrado se han en las reglas y avisos que de suso se han dicho todas las cosas que para buena navegación de la mar se deben saber. Lo cual todo justa cosa es que los pilotos y todos los que siguen la navegación tengan dello saber experiencia y ánimo para lo entender y obrar, y dar razón de todo lo

que en la navegación se ofreciese. ¡Consideren los pilotos el eminente grado que tienen que es el mayor que de las cosas corporales se puede dar, pues los reyes, príncipes y señores ponen sus personas y vidas en su habilidad y saber! Y ellos los llevan por la mar navegando a muchas partes, y así mismo en su saber se encomiendan las vidas y haziendas de tanto número de hombres como tantas veces llevan por la mar de unas partes a otras en tan largos y dificultosos caminos como navegando hacen. También la grande confianza que dellos se tiene poniendo en su poder muchas veces grande cantidad de oro y plata y otras riquezas que contino de las Indias traen. Y pues es así que el grado de piloto es grande, también ha de ser grande el saber que deben tener para bien hacer las cosas de la navegación. Porque el hombre que está constituido en algún oficio público y no sabe, o procura saber lo que a tal oficio conviene, no tiene buena conciencia, antes está en estado de pecado, esto es, porque además de la obligación que a ello tiene por la ley divina, también la ley humana y el derecho de las gentes a ello obligan. Por tanto los pilotos y todos los que la navegación de la mar siguen lean bien este libro que aquí hallarán todas las cosas que se deben saber para bien navegar y pues es cosa que tanto les conviene procuren de no tener ignorancia de ninguna de ellas. Acuérdense que Séneca dice que ningún tiempo es tarde para aprender y que el saber es cosa tan buena que si tuviese el un pie en la sepoltura desearía saber. Y digo que los pilotos que así lo hicieren demás de cumplir con la obligación que tienen, acontecerles ha lo que al caballero que va encima de su caballo a entrar en batalla, que lleva contento cuando tiene saber de todo aquello que al arte de la caballería conviene, y el que no, continuo va con temor. Así los pilotos cuando fueren en sus navegaciones llevarán gran contento cuando supieren todas las cosas que para bien navegar han menester».

El libro finaliza con el «Fin»:

«A la gloria de Dios nuestro Señor y de su benditisima Madre y para provecho y utilidad de los navegantes, imprimiose el Regimiento de la Navegación de la mar que hacia el Maestro Pedro de Medina, vecino de Sevilla en la dicha ciudad en las casas de Simón Carpintero junto a la Iglesia de San Pedro, en el mes de febrero del año del Nacimiento del Señor de 1563. Y de la edad del autor setenta años»

Algunas misceláneas/conjeturas sobre Urdaneta

Urdaneta fue, como adelanté en la introducción, bastante más que un extraordinario navegante, aventurero, diplomático, soldado, fraile... Fue un hombre del Renacimiento. Curioso, culto ¡Sabía mirar más que ver! Todo lo observaba minuciosamente.

Es bellísima su descripción de cómo los peces voladores (abundantes en aguas ecuatoriales), huyendo de los voraces «albacoros» (especie de túnidos) caen en las garras de los «pájaros rabihorcados» (fragatas), o cómo al querer

huir de ambos, los enemigos del agua y del aire «vienen a abatirse a los enemigos de tierra en las cubiertas de las naos».

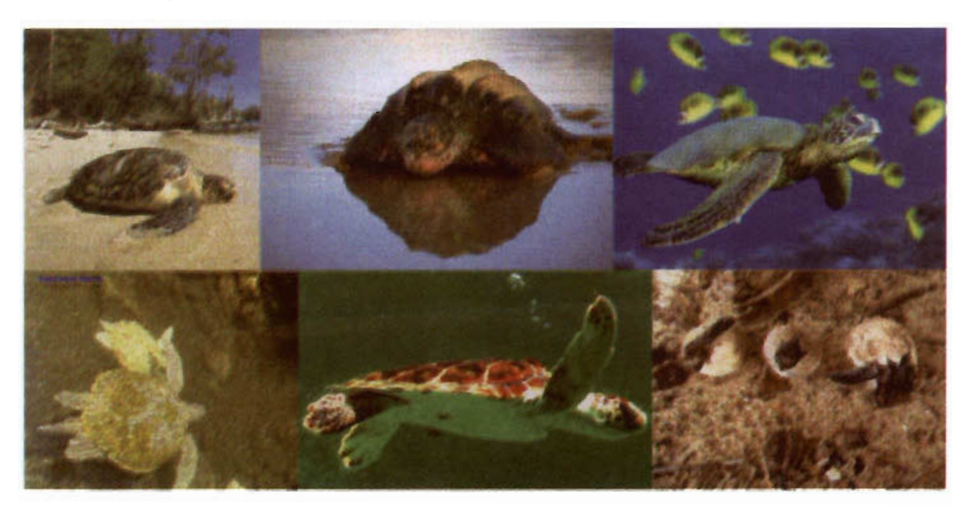
Urdaneta en su primer viaje con Loaysa y J.S. de Elcano, observó con preocupación y detenimiento cómo iban «cayendo» sus jefes uno tras otro: Loaysa, J.S. de Elcano, mandos intermedios... El sabía que aquello era algo distinto al terrible escorbuto. Quizás recordara los festines de «picuda» o «picua» (barracuda) que se dieron los mandos de la expedición unos meses atrás en aguas del golfo de Guinea, y lo relacionase con los primeros «males de cámara» (diarreas) y las muertes posteriores. Observaba y observaba, auque no supiera que muy probablemente esas picúas tuvieran el mal de la «ciguatera» de tan fatales consecuencias.

Posiblemente podríamos haberle visto en las costas mejicanas en su época de cargos públicos o ya de agustino, observando la increíble eclosión, el extraordinario espectáculo del nacimiento de cientos de tortugas marinas. ¿Serían las enormes «tortugas blancas» del golfo de California, las hermosas «carey» del Atlántico o del Pacífico, la «prieta» del Pacífico, la pequeña «lora» que anida de día, o la gigantesca «laud», entre Jalisco y Chiapas?. Desde luego no dejan de ser conjeturas, pero existen referencias del interés de nuestro personaje por estos animales ancestrales.

Andrés de Urdaneta observó las corrientes de las costas occidentales de América y las de la zona asiática de Molucas y Filipinas. ¡Observaba el movimiento de las algas marinas... y tomaba conclusiones!

No tuvo más remedio que soportar algún ciclón tropical, tifón, baguío filipino o similar y desde luego tomar buena nota de direcciones de los vientos y fechas. ¿Y de los estacionarios monzones?

Finalmente y traspasando la barrera de la conjetura (no en vano Urdaneta solía decir que él podría volver de Filipinas a Nueva España «hasta en carreta» y es perfectamente válido asegurar que en 1563 ya había llegado a la conclusión de la existencia de una «célula anticiclónica» en el Pacífico, y que, como ocurre en el Atlántico, se podía navegar hacia levan-





te con solo tomar la suficiente latitud Norte. ¡Allí tenían que existir los ansiados vientos de poniente! Andrés de Urdaneta, desde luego, no podía saber las razones del nacimiento de los vientos, de las grandes masas de aire en movimiento, no conocía el concepto de presión atmosférica, ni, por supuesto, las leyes de Avogadro, Gay Lussac,... que serían las que revolucionarían la dinámica de los gases y originarían los inicios de la meteorología.

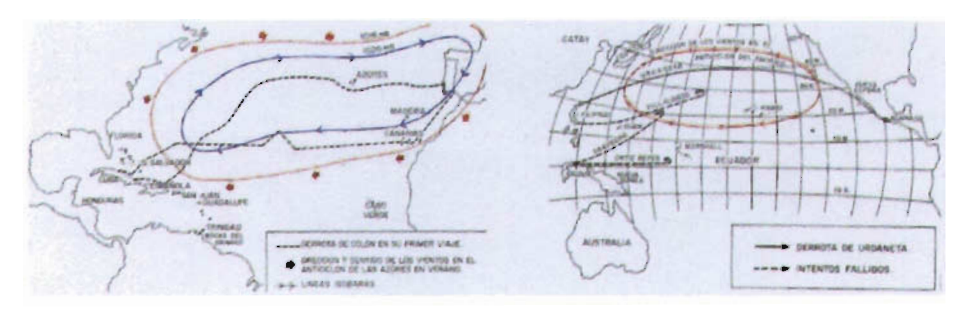
¡No conocía nada de esto, pero intuyó para el océano Pacífico una circulación de vientos a gran escala similar a la de océano Atlántico, la que Cristóbal Colón había constatado en sus viajes al Nuevo Mundo.

Conclusiones

Siempre se ha mantenido la polémica sobre el paralelismo e importancia entre el descubrimiento de América y la llegada del hombre a la Luna. Que si fue un hito comparable, que si una abrió los confines del hombre a otros mundos (lo que está por ver) y el otro abrió los confines de Europa a otros continentes, que si una fue una gran proeza, el otro lo fue mayor...

En mi opinión, el Descubrimiento tuvo mayor trascendencia, y creo que fue una proeza mayor, pero también creo haber dejado bastante claro con los comentarios del libro de Medina, que los españoles de finales del siglo XV y sobre todo del siglo XVI, y Urdaneta entre los más insignes ¡no iban con los ojos cerrados! Sabían lo que hacían.

Pedro de Medina escribió:





«Los españoles... no solo han tenido y tienen esfuerzo y ánimo, sino la industria de saber hacer caminos por el agua donde Natura los negó, guiándose por una cosa tan movible como es el cielo y las estrellas.»

Urdaneta, fue uno de ellos: español insigne, aventurero, extraordinario piloto, curioso, negociador, soldado, hombre de Dios... ¿y científico?. Desde luego marino, amigo de la mar. De esa mar que según Vital Alsar:

«Es como la mujer: suave, salvaje, dulce, variable.
Es imposible entender sus cambios de humor.
Es como el primer amor: puro y virgen, tormentoso y turbulento.
Siempre probándote y confundiéndote.
Si quieres conquistarla, tienes que asegurarte si serás suficientemente fuerte.
¡Te llevará hasta el límite!...
Pero si sobrevives...
Te abrirá sus brazos...
Y te protegerá»

Urdaneta, ¡científico o no!, supo sobrevivir a la mar y la mar siempre le protegió.

Bibliografía

ARTECHE, José de: *Urdaneta el dominador de los espacios del Océano Pacífico*. Espasa Calpe. Madrid, 1943

CABRERO, LEONCIO: *Andrés de Urdaneta*. Edit. Quorum. Madrid, 1987
CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. CSIC. Madrid, 1994.
CORTÉS ALBÁCAR, Martín: *Breve compendio de la Esfera y del Arte de Navegar. 1531*. Estudio de Domingo Cuesta. Edit. Naval, Madrid, edición 1990.
DE MEDINA, Pedro: *Regimiento de Navegación. 1563*. Edic. facsímil. Valencia, 1993.
DE MIGUEL BOSCH, José Ramón: *Urdaneta en su tiempo*. SOG/GOE. San Sebastián, 2003.
FERNÁNDEZ DE ENCISO, Martín: *Summa de Geographia*. Museo Naval de Madrid. Madrid, edición 1987.
GONZÁLEZ, Francisco José: *Astronomía y Navegación en España. Siglos XVI-XVIII*. Mapfre. Madrid, 1992
LINES ESCARDO, Alberto: «Colón y Urdaneta, descubridores de los anticiclones del Atlántico y del Pacífico». *Revista de Historia Naval*, núm. 1. Madrid 1983
LÓPEZ PIÑERO, José María: *Ciencia y técnica de la Sociedad española (siglos XVI y XVII)*, edit. Labor. Barcelona 1979.
El Arte de navegar en la España del Renacimiento. Edit. Labor. Barcelona 1986.
MARAVALL, José Antonio: *Antiguos y modernos*. Alianza Editorial. Madrid, 1986.
MILLAS VILLACOSA, José María: *Estudios sobre Historia de la Ciencia española*. CSIC. Madrid, 1987.
MOREU CURBERA, José María: *Astronomía y navegación*. Edit. San José. Vigo 1968-72
PEREIRA FERNÁNDEZ, José María. «In memoriam de Andrés de Urdaneta en el quinto centenario de su nacimiento». *Revista de Historia Naval*, núm. 102. Madrid, 2008
TORRES LÓPEZ, Carmen: *La era de los descubrimientos, del siglo XV al XVIII*. Comunidad de Madrid. Madrid, 2004.
— «Andrés de Urdaneta y el Galeón de Manila». *Revista General de Marina*. Marzo, 2008.

ANDRÉS DE URDANETA, UN AVENTURERO

José María MADUEÑO GALÁN
Capitán de navío (R)

Introducción

Durante dos siglos y medio los barcos españoles cruzaron el Pacífico desde Méjico a Filipinas manteniendo abierta una ruta de importancia fundamental para el Imperio español, en particular para el comercio y las relaciones con el Asia oriental y del sudoeste y con las posesiones españolas del Pacífico occidental.

La existencia de rutas comerciales es algo obviamente necesario en el entramado de un imperio, y en esto el español no fue una excepción. La preocupación por el establecimiento de rutas terrestres y marítimas fue una constante en la América española y en el Atlántico, y lo será en el Pacífico.

El reino de Castilla (que ya empezaba a llamarse de España) estaba ansioso por participar en el comercio europeo con el Oriente —iniciado por los portugueses— e igualmente por aumentar sus posesiones incluyendo a otros pueblos, y, por añadidura, ampliar los límites de la Cristiandad y reducir los del Islam.

El retorno

Desde el momento en que Castilla alcanza las Molucas y luego las Filipinas se hizo necesario establecer una ruta que llevara desde la península Ibérica a esa parte del Pacífico occidental. Hasta comienzos del siglo XVI, la ruta habitual para alcanzarla era la inaugurada por los portugueses, partía de la Península, salía al Atlántico, rodeaba África, salvaba el cabo de Buena Esperanza, entraba en el océano Índico, superaba el subcontinente hindú y llegaba a lo que hoy es Malasia e Indonesia, y a las Filipinas.

Ya la expedición de Magallanes-Elcano de 1519-1522 (es decir, la que iba a realizar la primera vuelta al mundo, emprendida por ambos y completada tan solo por el segundo), permitió pensar en alcanzar Asia por occidente, cruzando el Atlántico, buscando un paso hacia el oeste por el continente americano (que será el estrecho de Todos los Santos, hoy denominado de Magallanes), salir al Pacífico y cruzarlo hasta alcanzar Asia. Cuando España penetra en Méjico occidental y en el Perú, es decir al instalarse en las costas

del Pacífico, fue cuando parecía estar al alcance de la mano la posibilidad de llegar a Asia cruzando el Pacífico desde América. Cruzándolo y retornando, claro está.

Pero esta ruta va a presentar algunas peculiaridades. Una ruta comercial no puede ser de dirección única, debe tener vuelta por el mismo camino o por uno más o menos paralelo o, al menos, de una longitud similar. Pero la ruta Nueva España a Filipinas no la tenía, la vuelta debía hacerse por la ruta alternativa mencionada antes, por el océano Índico, el cabo de Buena Esperanza y el Atlántico, lo que alargaba mucho el recorrido —un interminable viaje de circunvalación a la Tierra—. Por eso, establecer una ruta de ida y vuelta, es decir, con retorno por el mismo Pacífico, era una tarea prioritaria.

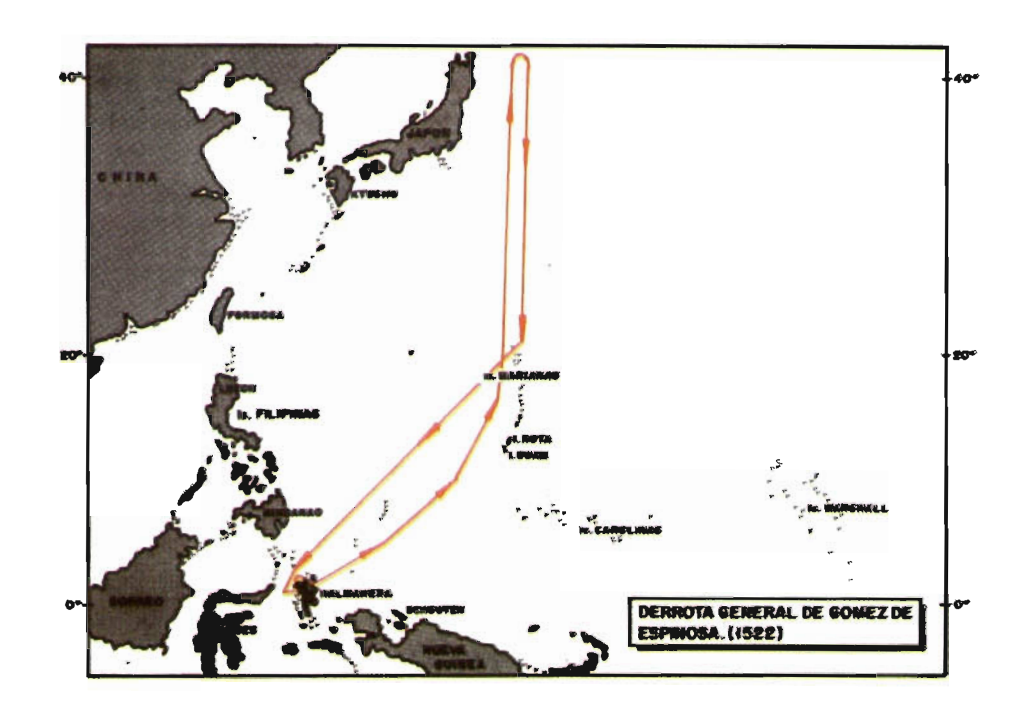
Ya los polinesios habían hallado varias rutas que cruzaban el Pacífico en varias direcciones, de oeste a este, de sur a norte y a la inversa, principalmente, primero en sus migraciones más antiguas, de «doblamiento», hacia el centro del océano, provenientes de lo que hoy se llama Insulindia; y, luego, durante los viajes posteriores, de doblamiento secundario, llegando hasta Rapa Nui (Pascua) y hasta las Hawai. Pero esto no lo sabían los castellanos en el siglo XVI, cuando no se habían producido contactos significativos entre europeos y oceánicos.

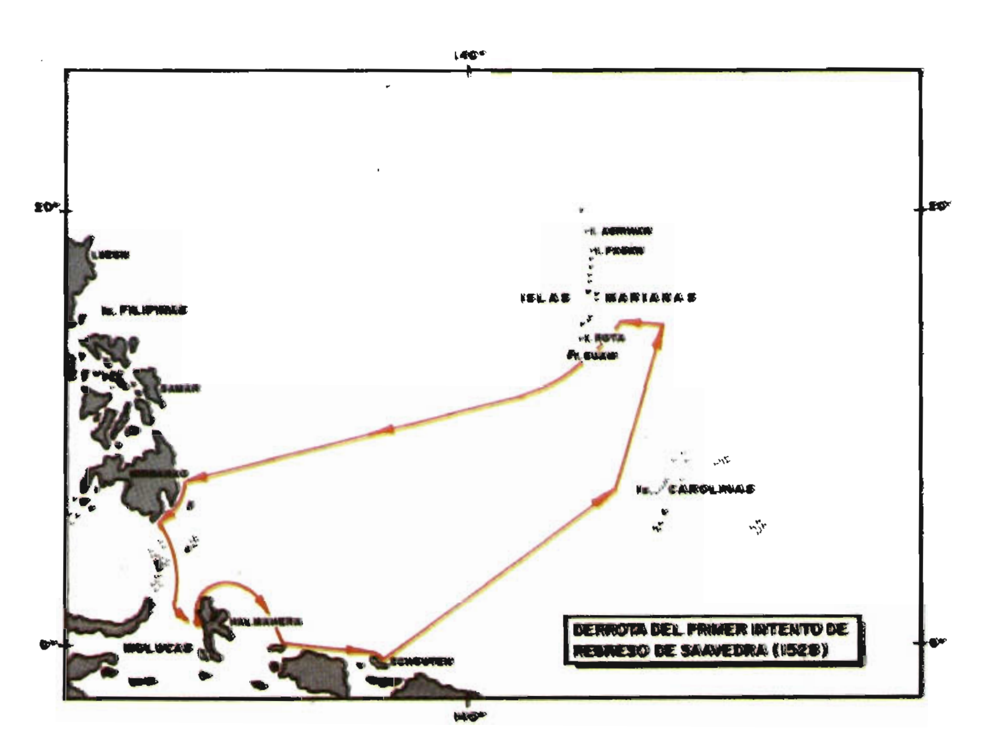
Así, ya desde el viaje de Magallanes y Elcano se plantea el retorno a América (y por tanto a Europa) por el Pacífico. Seis fueron los intentos que se saldaron con otros tantos fracasos. Sólo al séptimo se consiguió, por Alonso de Arellano.

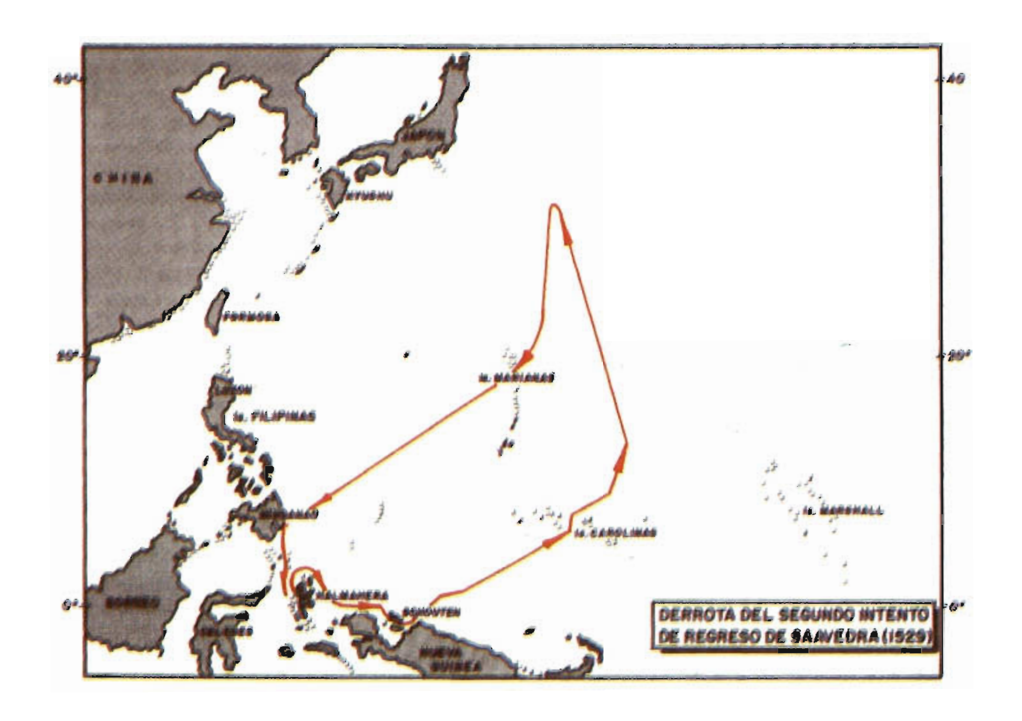
Los intentos de tornaviaje.

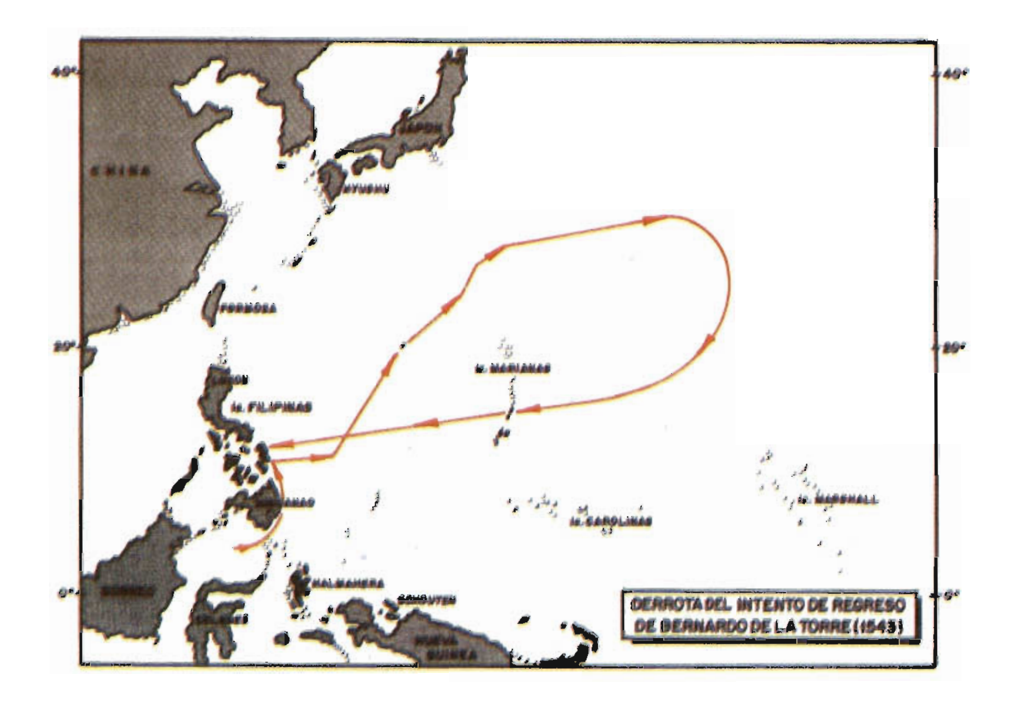
Durante el viaje de Elcano, un hecho circunstancial —el que la nao *Trinidad* necesitase largas reparaciones en Tidore (Molucas) y no siguiese a la otra, la *Victoria*, en su viaje de regreso por el oeste— hizo que su capitán, Gonzalo Gómez de Espinosa, para no retrasarse más intentara volver a Panamá, atravesando el Pacífico. La *Trinidad* inició su viaje hacia América el 6 de abril de1522, tocó dos islas de las Carolinas que los españoles no conocían, subió hasta el paralelo 40°, casi a la altura que más tarde se adoptaría para ir de Filipinas a Méjico. Pero los vientos contrarios, los temporales y las numerosas muertes por escorbuto, le decidieron a regresar a Tidore, donde fue capturado por los portugueses, que se habían instalado en esa isla. La primera intentona había fracasado.

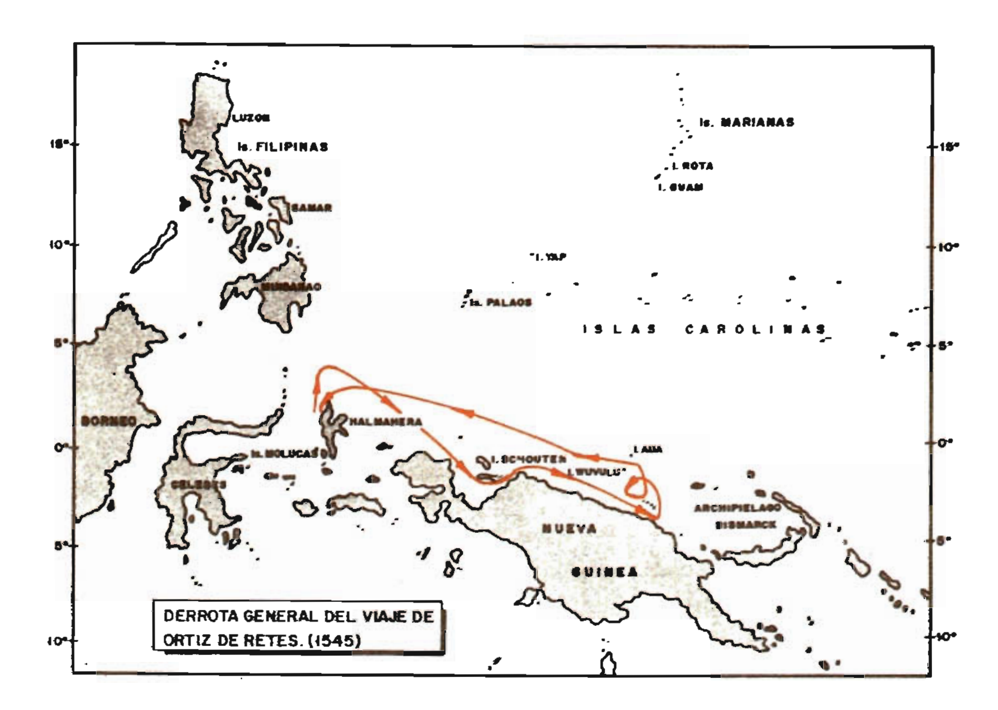
La segunda la realizó cinco años más tarde, en 1527, Álvaro de Saavedra. Éste había sido encargado por su primo Hernán Cortés de hallar las expediciones de Loaysa (1525) y de Caboto (1526) y de llevar refuerzos con una escuadra desde Méjico —sería la primera vez que una expedición salía de allí—, a los castellanos que habían conseguido instalarse en algunas de las islas Molucas y estaban en conflicto casi permanente con los portugueses. En junio de 1528, Saavedra salía de Tidore en la nao *Florida* con la intención de volver con refuerzos, y trató de dirigirse a Méjico por el este. Pasó por algu-


CHINA
JAPON
FORMOSA
Is. FILIPINAS
Is. MARIANAS
I. ROTA
I. GUAM
Is. CAROLINAS
Is. MARSHALL
BORNEO
HALMAHERA
SCHOUTEN
NUEVA GUINEA
40°
20°
0°
DERROTA GENERAL DE GOMEZ DE ESPINOSA. (1522)


140°
20°
0°
LUZON
Is. FILIPINAS
SAMAR
ISLAS MARIANAS
I. ROTA
I. GUAM
Is. CAROLINAS
HALMAHERA
MOLUCAS
SCHOUTEN
DERROTA DEL PRIMER INTENTO DE REGRESO DE SAAVEDRA (1528)


40°
20°
0°
CHINA
JAPON
KYUSHU
FORMOSA
Is. FILIPINAS
Is. MARIANAS
Is. CAROLINAS
Is. MARSHALL
HALMAHERA
SCHOUTEN
NUEVA GUINEA
DERROTA DEL SEGUNDO INTENTO
DE REGRESO DE SAAVEDRA (1529)


40°
20°
0°
CHINA
JAPON
KYUSHU
FORMOSA
Is. FILIPINAS
Is. MARIANAS
Is. CAROLINAS
Is. MARSHALL
HALMAHERA
SCHOUTEN
NUEVA GUINEA
DERROTA DEL INTENTO DE REGRESO
DE BERNARDO DE LA TORRE (1543)



DERROTA GENERAL DEL VIAJE DE ORTIZ DE RETES. (1545)

nas de las islas melanesias próximas, por el norte de Nueva Guinea y, luego, se dirigió hacia las Carolinas; pero las corrientes contrarias, las calmas y los temporales le obligaron a retroceder por las Marianas y las Filipinas y volver a Tidore en noviembre del mismo año.

El tercer intento lo va a protagonizar también Saavedra. En Tidore repara la *Florida* y en mayo de 1529, en contra de la opción oeste para el tornaviaje del gobernador español de las Molucas, levó anclas otra vez y se dirigió a Méjico. Y de nuevo temporales y calmas lo detuvieron semanas y meses, pero consiguió llegar a las Carolinas orientales y quizá se acercó también a Wake y a las Hawai. Pero Saavedra murió, y aunque la tripulación siguió el viaje, pronto, al llegar al 31° de latitud, el barco estaba en tan malas condiciones que la mar y los vientos hicieron el resto. A fines de 1529, la *Florida* ha de dar la vuelta hacía Gilolo, en las Molucas. Era el tercer fracaso.

Sólo en 1544 se insistiría en el tornaviaje. En 1542 el virrey de Nueva España organiza una expedición desde el puerto de Navidad, en la costa mejicana del Pacífico. La manda el malagueño Ruy López de Villalobos, pariente del virrey. Después de alcanzar el archipiélago filipino, y tras diversos contratiempos, decidió pedir ayuda al virrey de Méjico. Para ello encargó a Bernardo de la Torre que con la nao *San Juan* tratase de llegar a América por el este. Salió desde la isla Sarangani, en Filipinas, en agosto de 1544. Se dirigió al nordeste, hacía las islas de los Ladrones (luego llamadas Marianas) y alcanzó la isla de Kazan Rettó, del archipiélago de las Bonin —hoy Japonés—, pero más al norte una fortísima borrasca le obligó a volver sobre sus pasos. Era el cuarto fracaso.

Mientras tanto, Villalobos, con los barcos y las tripulaciones muy maltrechos, buscaba refugio y ayuda en las Molucas portuguesas; aquellos los ayudaron a reparar las naves, en particular la *San Juan*, con la que Iñigo Ortiz de Retes debía realizar un nuevo intento de volver a Méjico por el este para pedir ayuda. En mayo de 1545 inicia la nueva búsqueda del tornaviaje; pasa por diversas islas próximas a Nueva Guinea y por la costa norte de esta isla, de la que tomó posesión (obviamente nominal), en nombre de la Corona española, en junio de 1545. Pero a partir de agosto, las borrascas y el descontento de las tripulaciones forzaron el regreso a Tidore, en octubre. Tras este nuevo fracaso, pasaron algunos años antes de que los castellanos intentaran de nuevo volver del Pacífico occidental a América por el oriente.

Urdaneta



Parecía una maldición algo aparentemente tan simple como volver de una navegación, por muy larga que fuera la derrota. Se había convertido en una obsesión de la Corona y de los virreyes de la Nueva España, pero hubo que esperar todavía veinte años, hasta la expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas (1564), para que se vuelva a plantear la búsqueda de una ruta de tornaviaje a través del Pacífico.

Para este cometido la selección del hombre adecuado no se presentaba fácil pese a que el reino de España poseía un gran número de hombres y tripulaciones expertas en navegaciones transoceánicas –y podía contar con otros provenientes del extranjero, también de gran experiencia y conocimientos-. Competentes capitanes, pilotos y cosmógrafos habían fracasado en sus intentos. Pero se hacía perentorio hallar una ruta que permitiera acortar el tornaviaje.

Cuando se proyectó la expedición de Legazpi uno de los problemas era encontrar un experto que pudiera responsabilizarse del tornaviaje. La elección recayó en un fraile, Andrés de Urdaneta, veterano ya en aventuras americanas y oceánicas, y superviviente de la expedición de Loaysa.

La aventura de su vida.

Juventud (1508-1525)

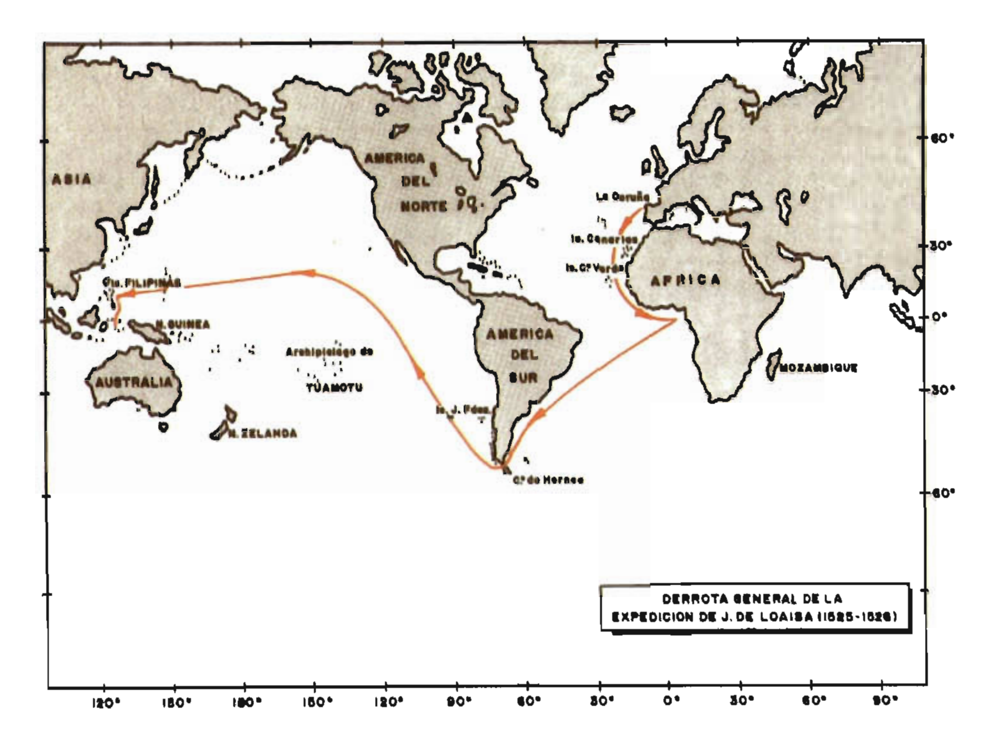
Urdaneta es una de las figuras más completas de la historia de la penetración ultramarina española en América y en el Pacífico. Fue un hombre serio, competente, en el que se podía confiar, y de un nivel profesional sobresaliente.

Nació en Villafranca de Oria (Guipúzcoa integrada en ese momento en el Reino de Castilla), en noviembre de 1508 y era hijo de Juan de Ochoa de Urdaneta y de Gracia de Cerain. Su padre fue alcalde ordinario de Villafranca en 1511; miembro de la burguesía comercial, burocrática y metalúrgica. Su madre estaba emparentada con los Legazpi y pertenecía al gremio de las ferrerías. En su juventud realizó estudios preparatorios de filosofía y teología, ya que sus padres pretendían que se hiciera sacerdote, especialmente su madre, pero él estaba más atraído por la carrera de las armas, especialmente por la mar. Por ello, realizó un cambio total en sus estudios y se dedicó a las matemáticas y a la astronomía. Al poco tiempo, se enteró de que Juan Sebastián de Elcano estaba preparando otra expedición a las Molucas, y se fue a Guetaria para pedirle que lo llevara en la expedición. Elcano al hablar con él se dio cuenta de sus posibilidades y no dudó en llevarlo como ayudante suyo.

Ayudante del piloto mayor de la expedición de García Jofre de Loaysa (1525-1527)

La expedición proyectaba repetir el viaje de Magallanes y Elcano de unos años antes. El 24 de julio de 1525 parte desde La Coruña hacia las Molucas, iniciando su primera gran singladura con la nao *Sancti Spiritus*, mandada por Juan Sebastián de Elcano. La nave formaba parte de la escuadra del comendador fray Juan García Jofre de Loaysa. La expedición estaba compuesta por 450 hombres y siete buques, de los cuales la *Santa María de la Victoria* era la capitana y fue la única que llegó a Tidore, base española en las Molucas, el 1 de enero de 1527.

Al navegante le sorprendió la inteligencia del joven y su ansia por adquirir conocimientos, pues aprovechaba el tiempo de calma para leer todos los libros de navegación que llevaba Elcano a bordo. Además era increíble la facilidad que tenía para asimilar toda clase de información. Encantado de tener un alumno tan aventajado, Elcano se volcó sobre él y durante las largas horas de navegación enseñó al joven cosmografía y un poco de astrología; era evidente que, antes de finalizar el viaje, Urdaneta tendría unos conocimientos amplísimos de ambas materias y sería capaz de dibujar cualquier carta náutica. Por otro lado, también demostraba tener un don de mando natural, la tripulación pronto aprendió a respetarle, a pesar de su edad. Además, el



comandante personalmente le encargó que relatara en sus palabras todos los incidentes que fueran ocurriendo.

El 12 de enero de 1526 llegaron cinco naves al río de Santa Cruz, faltaban la capitana y la *San Gabriel*, separadas del resto por un temporal. Elcano decidió dejar al patache *Santiago*, que mandaba su cuñado, esperando al capitán general de la escuadra y las cuatro velas restantes prosiguieron viaje al sur. El domingo 14 de enero alcanzaron por fin lo que parecía la entrada del paso. Sin embargo, la alegría de los expedicionarios duró muy poco; uno tras otro, los cuatro buques tocaron fondo en unos bajos, a pesar de tener un sondador en proa. Elcano se dio cuenta enseguida de la gravedad de su situación, no era la entrada del estrecho de Todos los Santos, sino la desembocadura del río Gallegos. Al llegar la pleamar las cuatro naves fueron reflotadas y se dirigieron a alta mar.

La noche del 14 de enero resultó aciaga para la expedición, saltó un terrorífico temporal del sudoeste que partió el palo mayor de la nao *Sancti Spiritus* y la arrojó irremediablemente contra las rocas de la Patagonia argentina. Andrés de Urdaneta fue encargado por Elcano, que atándose un cabo a la cintura, saltara a una roca para amarrar el cabo a la roca y poder abandonar el barco toda la tripulación. El propio Elcano y dos marineros descolgaron al joven lentamente hasta tocar la resbaladiza roca. Con grandes dificultades, y sin hacer caso a las heridas, Urdaneta consiguió acceder a un lugar donde las olas llegaban con menos fuerza y allí, ató la cuerda sólidamente a un tronco

de árbol incrustado entre dos rocas. Uno tras otro, los marineros se deslizaron por el cabo y el joven pudo comprobar que faltaban varios hombres. Cuando el último en bajar, Elcano, puso los pies en tierra le informó que, faltaban nueve hombres, entre ellos el contador de la nao, Diego de Estella. Al día siguiente, cuando, por fin amainó definitivamente, aparecieron la *Anunciada*, la *Santa María del Parral* y la *San Lesmes*, que se habían visto forzadas a arrojar al mar toda su artillería.



Urdaneta embarcó con Elcano en la *Anunciada* y se dirigieron a la embocadura del paso. En el preciso instante en que los tres buques enfilaban para entrar en la bocana del estrecho, se levantó un viento huracanado del sudoeste que imposibilitaba todo avance y casi lanza a la nao contra las rocas de nuevo, pero la pericia de Elcano lo evitó y aprovechando una bonanza inusitada que se extendió, al poco tiempo, la nave consiguió embocar el estrecho, pasar su primera angostura y, en la parte noroeste de aquella extensa bahía, encontrarse con las otras dos naos, que consideraban perdidas. Sobreponiéndose a la melancolía que le embargaba, Elcano propuso una junta de capitanes, en la que se acordó enviar por tierra a Urdaneta al mando de seis hombres en busca de los náufragos de la *Sancti Spiritus* para comunicarles que pronto iría Elcano en su búsqueda y que deberían de recoger todos los restos del naufragio que pudieran aprovecharse.

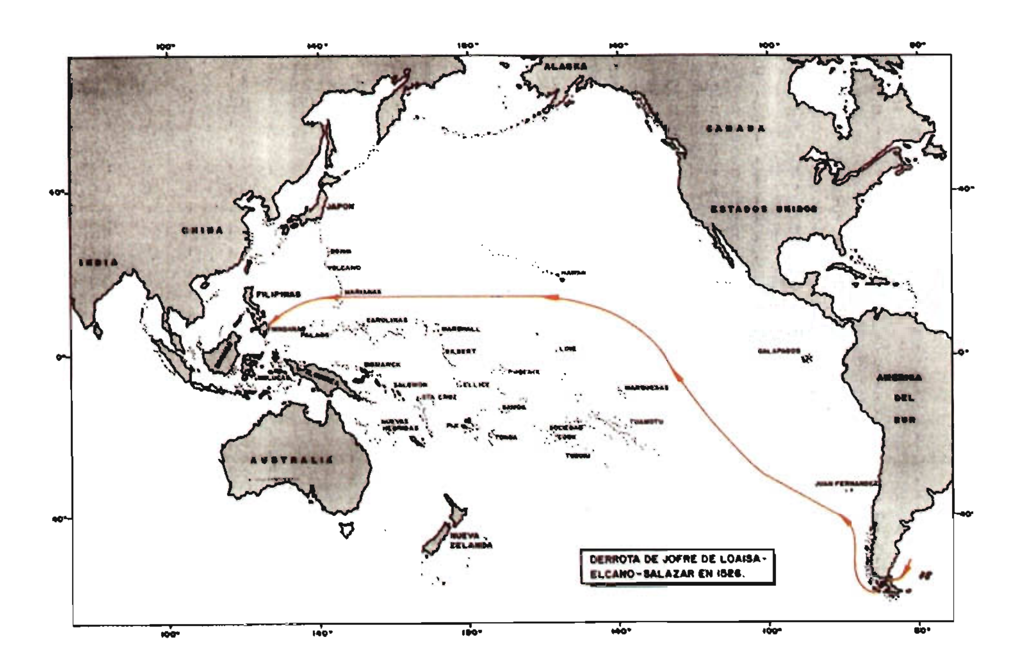
Urdaneta y los seis hombres que le acompañaban llevaban caminadas unas quince leguas cuando de pronto se vieron rodeados por una veintena de patagones de ambos sexos. Iban medio desnudos a pesar del frío viento que soplaba del sur. Pronto averiguaron lo que querían: comida, los gestos eran inequívocos. El joven guipuzcoano tomó una decisión rápida, aunque dolorosa: les daremos lo que pidan por las buenas, antes de que nos lo quiten por las malas. En poco más de dos horas, los patagones engulleron todo lo que recibieron de manos de los españoles, abandonándoles en cuanto vieron que no tenían más que ofrecer. Urdaneta tomó la decisión de seguir a pesar de que quedaban cuatro días de camino. Tres días más tarde, sin comida ni bebida, los siete hombres estaban exhaustos. De entre los siete había, sin embargo uno que parecía soportar mejor las privaciones, el gallego Juan Merino, que le confesó a Urdaneta que se bebía su propia orina, pues contenía agua y los restos orgánicos de la comida y era como si se hubiera alimentado otra vez.



Sin embargo las desgracias no habían hecho más que comenzar, los expedicionarios habían reunido leña para asar dos patos cazados y, en el momento en que el joven se agachaba para soplar y avivar unas débiles llamas, uno de los marineros echó sobre la leña un poco de pólvora de un frasco con el mismo objeto. Una gran llamarada le abrasaba la cara pero afortunadamente para él, un rápido movimiento instintivo le salvó los ojos y la boca. No pudo evitar, sin embargo, que las llamas le alcanzasen el lado derecho del rostro. Al día siguiente, reanudaron la marcha a pesar del dolor de su rostro quemado y, por fin, a media tarde encontraron a los náufragos, que desconfiaban de verse auxiliados. Días después aparecieron en el horizonte las tres velas de las naves de la armada, pero se trataba de la capitana de Loaysa, la *San Gabriel* y el patache *Santiago*, que se habían reunido en Santa Cruz.

Una vez reunidas los seis buques, se redistribuyeron los hombres y Elcano con el patache, la *Parral* y la *San Lesmes* se ocupó de recoger a los náufragos y lo salvado de su buque. Pero, pese al ahínco con que se llevó a cabo la operación, no pudieron terminarla a causa de un fuerte viento que les obligó abandonar el lugar, quedando el patache metido en un arroyo, en tanto la *Parral* con Elcano y Urdaneta entró en el estrecho y la *San Lesmes* se adentro en la mar. El 12 de febrero de 1526 la armada, reducida a seis buques por la pérdida de la *Sancti Spiritus*, se hallaba todavía dispersa. La capitana, la *San Gabriel*, *Parral* y *San Lesmes* estaban fondeadas juntas; el patache se encontraba todavía recogiendo los náufragos y restos de la nave perdida. Por su parte, la *Anunciada* salió a la mar con claras intenciones de abandonar la expedición.

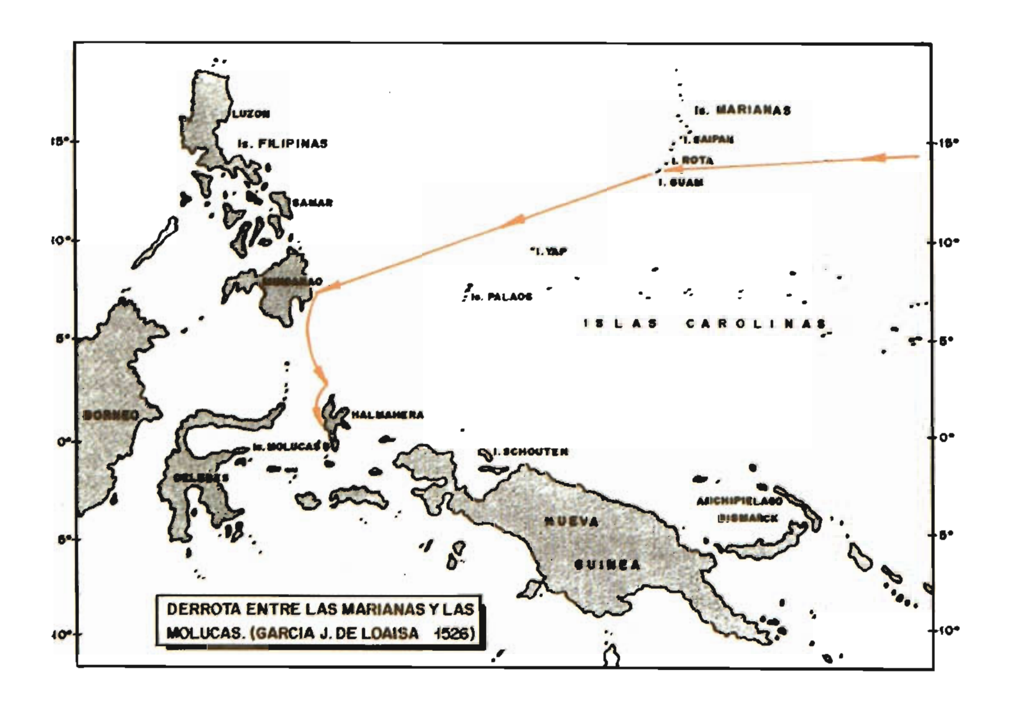
Por fin, el 8 de abril, una vez reparada la *Santa María de la Victoria* en Santa Cruz, lo que quedaba de la armada entró otra vez en el estrecho, doblando el cabo de las Vírgenes. La navegación transcurrió sin incidentes y



el día 26 alcanzaron el cabo Deseado, después de haber recorrido ciento diez leguas desde el cabo de las Vírgenes. Urdaneta describió el estrecho en su diario.

Lentamente, las cuatro embarcaciones que quedaban, pues la *Anunciada* intentó llegar a las Molucas por el cabo de las Tormentas, y nunca se volvió a saber de ella, y la *San Gabriel* regresó a Galicia, se adentraron en el nuevo océano, por el que navegaron sin incidentes hasta el 31 de mayo. Sin embargo esa noche volvió a ser aciaga para la expedición, de madrugada se levantó un viento sur tan fuerte que obligó a las naves a aferrar el velamen y correr el temporal con el papahígo del trinquete. Por la mañana no había rastro de las demás naves. Y lo que era más preocupante, no tenían un punto de reunión hasta las Molucas, lo que significaba varios meses de navegación en solitario. El 30 de julio de 1526 moría Loaysa y el 5 de agosto lo hacía Juan Sebastián de Elcano, que había relevado al capitán general. Urdaneta perdió a su maestro, que le había enseñado muchísimo durante los meses que habían convivido a bordo. Y no solamente sobre náutica y cosmografía, sino también a observar y tomar nota de todo lo que veía: la dirección de las corrientes marinas, la dirección e intensidad de los vientos, la composición de las algas, el comportamiento de las aves e incluso el ritmo de las olas.

Por votación general se nombró capitán de la *Santa María de la Victoria* a Toribio Alonso de Salazar, hidalgo montañés, que también murió, el 13 de septiembre. Hasta el 2 de octubre no consiguieron tener un nuevo jefe, Martín Iñiguez de Carquizano, contador general de la expedición, hidalgo vasco. Ese mismo día, al salir el sol percibieron una isla a doce



DERROTA ENTRE LAS MARIANAS Y LAS MOLUCAS. (GARCIA J. DE LOAISA 1526)

leguas, era Mindanao de las islas Filipinas. Sin embargo, las calmas persistentes no les dejaron avanzar y vagaron de aquí para allá con el impulso de la marea. Por fin, el día 6 se levantó un viento del noroeste que les permitió aproximarse a la isla divisada, pero al no hallar fondos suficientes continuaron a lo largo de la costa hasta topar con una bahía que se internaba cuatro o cinco leguas en tierra. Inmediatamente, Urdaneta se ofreció voluntario para salir con el batel y media docena de marineros a explorar. En la espesura tropical, algunos árboles cortados indicaban cercanías habitadas. Efectivamente, al anochecer, Urdaneta y sus compañeros llegaron a un poblado. No tardó en presentarse un reyezuelo acompañado de varios súbditos. Los nativos tras hacer muchos gestos de amistad, trajeron gallinas para cambiarlas por abalorios. Tanto el cacique como algunos de sus acompañantes llevaban aretes en las orejas y en los dientes gruesas incrustaciones de oro. Abundaban en la isla ese metal precioso y lo vendían barato. Algunos castellanos intentaron comprárselos, pero Carquizano había dado órdenes concretas prohibiendo compra alguna de oro para que no pensaran que hacían aprecio del rico metal. La penuria de provisiones les obligó a seguir negociando a pesar de observar una actitud cada vez menos amistosa por los nativos.

La idea de Carquizano era dirigirse a Cebú, pero los vientos contrarios le obligaron a aproar hacia las Molucas. La primera que avistaron fue Gilolo, la más grande de las islas. Mientras buscaban un lugar para fondear se calmó el viento, pero si ellos no podían moverse, si lo hacían los nativos con sus paraos. Ante su sorpresa, estos se dirigieron a ellos en portugués, al haberles



tomado por lusos. Al atardecer, se dirigieron a un poblado llamado Zamafo y allí pudieron averiguar que los portugueses estaban ciertamente en las Molucas. Tenían una fortaleza inexpugnable en la isla de Ternate. Habían atacado al rey de Tidore porque facilitó clavo a las naves de Espinosa y Elcano. Parece ser que los reyes tanto de Tidore como Gilolo prefieren la amistad de Castilla que la de Portugal.

Carquizano decidió enviar a Urdaneta y Alonso de los Ríos junto con seis hombres a ver al gobernador de Zamafo para que los llevaran a ver al rey de Gilolo en un parao. El rey de Gigoló, Quinchil, estuvo de acuerdo en hacer una alianza inmediatamente. Al mismo tiempo, como era natural, proporcionó a sus invitados una detallada información sobre la situación sobre la situación militar de los portugueses, que se habían hecho fuertes en la isla de Ternate. Así mismo sugirió una visita al rey de Tidore, sugerencia que fue aceptada inmediatamente por Urdaneta, y Ríos partió pocas horas después con algunos de los soldados para Tidore. Como era de esperar, la gestión tuvo éxito pleno, pues el rey de esa isla anhelaba vengarse de sus enemigos. Cuando Urdaneta le comunicó a Carquizano que podía contar con los reyes de Gigolo y Ternate, éste ordenó dirigirse a Tidore para establecer su base en las Molucas.

Ante la posibilidad de ser atacados por los portugueses se procedió al recuento de los hombres que podían tomar las armas: ciento cinco y un total de 127.Se formaron tres pelotones, cuyo mando quedó encomendado a Hernando de la Torre, Andrés de Urdaneta y Andrés Palacios. Además, como contador de la nave se destituyó a Soto y se nombró a Bustamante. El día de Año Nuevo de 1527 la nao fondeó en Tidore. Aquel mismo día Carquizano dio orden de comenzar la construcción de una fortaleza con ayuda de los indígenas.



Soldado, comerciante y diplomático (1527-1536)

A mediados de enero empezó la guerra en las Molucas. Una guerra que no había sido declarada por los gobiernos de España y Portugal, pero que, en unas pequeñas islas al otro lado del mundo, era muy real para los que tomaban parte en ella. Apenas un puñado de hombres por cada bando. Los dos grupos estaban convencidos de que la razón les apoyaba y habían recibido instrucciones claras sobre las islas, tenían que defenderlas a costa de la vida. El monopolio de las especias ofrecía fortunas inmensas para sus poseedores.

A medianoche del día 17, amparándose en la oscuridad, varias embarcaciones lusas intentaron hundir la nao española en un ataque por sorpresa. Esa misma tarde Urdaneta, al frente de quince castellanos y doscientos indígenas, sorprendió y desbarató un desembarco efectuado por los portugueses a un par de leguas al norte aprovechando la confusión de la batalla. Los lusitanos se retiraron dejando en la playa dos muertos propios, más varios indígenas.

Días después se detectaron dos navíos portugueses cargados de clavo en una pequeña isla cercana (mediodía de navegación) y Urdaneta salió con una docena de paraos, tres castellanos y soldados indígenas. El ataque por sorpresa llevado a cabo en plena noche, constituyó un éxito parcial, pues uno de los barcos consiguió huir.

Según pasaban los días crecía en el joven Urdaneta la inquietud de la exploración. ¿Cómo era verdaderamente el mundo que les rodeaba?, ¿cuántas islas componían el archipiélago?, ¿cómo eran sus corrientes y sus vientos predominantes?. Él consideraba imprescindible para su supervivencia el conocimiento a fondo de las islas y le propuso a Carquizano explorar todas las islas a su alrededor con un velero, que habían capturado a los portugueses,

y algunos paraos con cincuenta indígenas. También llevó algunos marineros para la navegación y provisiones para un mes. Durante las cinco semanas siguientes exploró infructuosamente todas las islas que podían albergar vida en muchas leguas alrededor. Y aunque desde ese punto de vista, la expedición resultó estéril, Urdaneta tuvo oportunidad de observar una carta con el flujo de las corrientes y la dirección de los vientos de la zona, lo que les podría ser muy útil en el futuro. A las cinco semanas empezaron a escasear los víveres y, previa consulta con los nativos, se dirigieron a la isla de Guacea, a un día de navegación, aunque sus habitantes eran indígenas hostiles. Las predicciones de los nativos se vieron cumplidas con creces. No solamente no les recibieron bien, sino que al verles llegar a su isla, unos cien nativos se agruparon en la playa agitando lanzas y lanzando piedras. Urdaneta y los dos marineros que le acompañaban prepararon el falconete y los mosquetes y esperaron a estar cerca de la playa. Una lluvia de lanzas y piedras les recibió en cuanto estuvieron a tiro, por lo que el joven prendió fuego a la mecha del falconete casi a bocajarro, mientras los otros dos disparaban sus mosquetes. El efecto fue contundente: casi una docena de indígenas cayeron como fulminados por un rayo, los demás huyeron despavoridos hacia el poblado. Cuando los expedicionarios llegaron a la aldea descubrieron que los nativos habitaban en altísimas chozas montadas sobre cuatro largos postes, a las cuales accedían con escalas de mano, pero la necesidad de provisiones les obligó a quemar el poblado para sacarles de sus viviendas. Los nativos de la isla, a pesar del pánico que sin duda les invadía, no se rindieron y pelearon por sus posesiones en medio de las llamas. Al final del día habían muerto más de cincuenta de ellos y quedado prisioneros en manos de los expedicionarios otros tantos, entre mujeres y niños. Después de coger todos los cereales y fruta que pudieron salvar de las llamas y apoderarse de los cerdos y gallinas desparramados por los alrededores, los hombres de Urdaneta se retiraron a las embarcaciones para evitar sorpresas y Urdaneta ordenó poner rumbo a Gilolò.

Calmada el hambre, y sin poder izar las velas por tener el viento en contra, los paraos de Urdaneta se dirigieron con bogar pausado hacia la isla amiga, distante cuatro días de navegación. Todo indicaba que la exploración tocaba a su fin y que pronto estarían de vuelta en el fuerte de Tidore. Sin embargo, nada más lejos de la realidad, los nativos entre la bruma del horizonte habían avistado paraos y veleros portugueses, inmediatamente se dirigieron hacia el poblado de Gane, amigo de los españoles. No tardaron en ver dos barcos grandes y una docena de paraos saliendo de la neblina. No había duda cual era su intención. Evidentemente, les habían estado esperando escondidos en la costa. Los españoles decidieron hacerles frente a pesar de ser inferiores en dos a uno. No hubo estrategia previa. Cuando los dos bandos se encontraron en un mar en calma, ambos se lanzaron los unos contra los otros tratando de destruirse mutuamente. Poco a poco, el mar fue cubriéndose de color rojo. Por su parte, los veleros portugueses trataban de ganar barlovento a la nave de Urdaneta, aunque finalmente uno de ellos lo consiguió y se echó encima del velero español, pero el joven apuntó el falcón de estribor cuidadosamente,

esperando que la nave portuguesa estuviera a escasos metros, y aplicó cuidadosamente la mecha a la pólvora. El efecto fue increíble. La nave que se les echaba encima pareció pararse en seco. La confusión que creó fue tal que dio a los españoles la ocasión de salir airosos de la refriega. Mientras la otra nave portuguesa se dirigía a salvar a sus compañeros, Urdaneta dio la orden de arremeter contra los paraos enemigos disparando los falcones y a los amigos dirigirse a Gane. Afortunadamente para los españoles, los lusos optaron por salvar todo lo que pudieron de la nave que se hundía, permitiéndoles escapar.

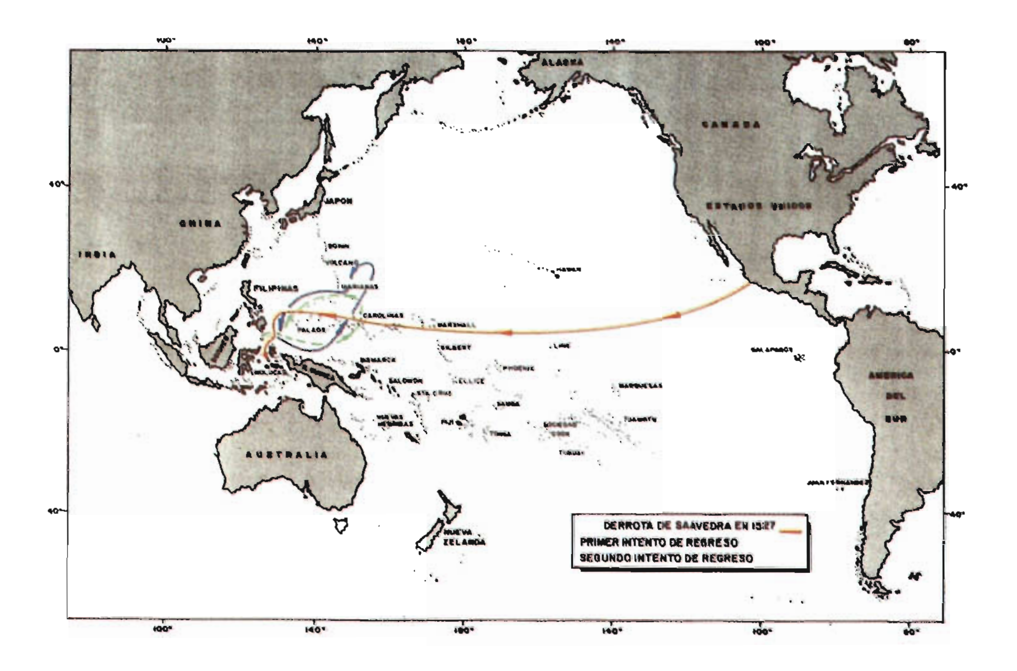
La vida de los castellanos en Tidore se fue asentando poco a poco. No tardaron los portugueses en volver a la carga, presentándose desafiantes ente la fortaleza de Tidore con un velero y dos paraos de unos treinta remeros cada uno. Carquizano ordenó a Urdaneta que les hiciera frente con ocho marineros y unos cuantos indígenas. Poco después las dos armadas se lanzaban la una contra la otra en una lucha nivelada y, una vez más, la guerra fratricida tiñó de rojo las aguas de la bahía. Después de una hora de intensa lucha, los portugueses consideraron que ya tenían bastante y se dieron a la fuga. Urdaneta pretendió seguirlos, pero pronto se dio cuenta de que a pesar de los esfuerzos de la carraca española, los portugueses le sacaban ventaja paulatinamente; entonces el joven trató de lanzar un último bombazo y en el momento en que aplicaba la mecha para lanzar el disparo, ocurrió algo inesperado que dio la vuelta a los acontecimientos. El grito de aviso de uno de los marineros, que se apercibió de una mecha encendida descuidadamente colocada sobre un barril de pólvora, llegó demasiado tarde. La explosión fue ensordecedora, los efectos devastadores. Seis nativos que se encontraban cerca murieron instantáneamente, mientras otros diez o doce resultaban heridos de consideración. Urdaneta, por su parte, aunque protegido parcialmente por uno de los nativos que resultó muerto, no pudo evitar que sus ropas prendieran fuego y, envuelto en llamas, se lanzó al agua. Al darse cuenta de lo sucedido, los portugueses dieron media vuelta, y el barco de los perseguidores se convirtió en perseguido. Los indígenas, espantados por lo sucedido, sólo pensaban en huir, sin que los esfuerzos de los castellanos sirvieran para devolverlos al combate. Urdaneta, malherido y abandonado, se veía en una situación difícil. No muy lejos estaban los dos paraos, que seguían luchando contra sus adversarios. Por otro lado el velero portugués se abalanzaba hacia él disparando arcabuzazos. Afortunadamente para él, uno de los paraos le recogió cuando ya le fallaban las fuerzas, y casi inmediatamente se sumió en la oscuridad.

A raíz de este incidente, se firmó una tregua entre Carquizano y García Enríquez, el gobernador portugués de las Molucas. Urdaneta tardó un mes en cicatrizar las quemaduras en la choza de una familia indígena. La vida fue tranquila hasta que se produjo el relevo de Enríquez por Jorge Meneses. Carquizano decidió enviar al nuevo gobernador una embajada de tres personas, Hernando de Bustamante, después el alguacil mayor, Gonzalo del Campo, y por fin al jovenzuelo con la cara quemada, Andrés de Urdaneta. El portugués creyó que se trataba de una capitulación en respuesta a su intimidación previa, pero Urdaneta le sacó de su error y la discusión se prolongó sin

que ninguna de las partes, tal como había sucedido cuatro años atrás en las reuniones de Badajoz y Elvas, llegara a un acuerdo. Los emisarios castellanos consiguieron algo en la reunión: imprimir en Meneses la idea de que estaban dispuestos a morir por sus ideas. Una vez se hubieron ido los embajadores, Meneses tuvo tiempo de pensar la situación. Era evidente que el tiempo jugaba a su favor, los castellanos eran cada vez más escasos y la posibilidad de recibir ayuda remotísima. Decidió reiterar la vigencia de la tregua acordada por su antecesor.

No tardó en presentarse una nueva expedición para Urdaneta a Gilolo por desavenencias entre el sobrino de Carquizano y Alonso de los Ríos. Él fue a sustituirlos una temporada. Sin embargo apenas solucionado esto, ocurrió algo que iba alterar el *status quo* de las islas. Un velero luso mató a doce indígenas y Urdaneta con un parao de treinta remeros los alcanzó en dos horas, debido a una ausencia casi total de viento, pero cuando los nativos se apercibieron de las dos culebrinas que asomaban por la borda del barco portugués, dejaron de bogar y se negaron a seguir avanzando, manteniéndose a una distancia prudencial. Urdaneta se lanzó al agua y, ante la atónita mirada de unos y otros, avanzó con vigorosas brazadas hacia el barco portugués y les acusó de la rotura de la tregua y les convino a que se atuvieran a las consecuencias y ante las amenazas de hacer prácticas de tiro con él se alejó nadando lentamente sobre su espalda, dando la cara a sus adversarios. La amenaza de Urdaneta se convirtió en realidad ocho días más tarde, un gran convoy de paraos saldría al día siguiente de Ternate. A media mañana todo estaba preparado. Ciento veinte nativos y diez castellanos en una veintena de paraos se escondían tras un saliente rocoso, al recibir la señal de la presencia del convoy dio la orden de ataque. Los portugueses no tuvieron opción. Cogidos casi desprevenidos, apenas tuvieron de defenderse contra un número muy superior de enemigos. Casi todos se entregaron. Incluso los dos portugueses encargados de la expedición prefirieron dejarse capturar sin disparar sus armas. Conducidos a Gilolo, no obtuvieron clemencia. Quinquil mandó decapitar a todos los hombres de Ternate. A los dos portugueses les hicieron prisioneros, mientras que a los demás nativos de otras islas los tomaron como esclavos. La indignación y furia de Meneses no tuvo límites al conocer tales hechos. Envió una nota de protesta a Carquizano responsabilizando a Urdaneta del ataque y reclamando un duro castigo contra él. A la mañana siguiente éste se presentó a Carquizano y explicó los motivos que le hicieron actuar como lo hizo. A continuación hizo entrar a los prisioneros portugueses que corroboraron sus palabras y, por último, Quichiltidore, sobrino del rey de Gilolo puso tal ardor en la defensa de Urdaneta que, Martín Iñiguez de Carquizano (quien, por otra parte, estaba deseando que lo convencieran) se levantó y dio al joven un fuerte abrazo. Durante algún tiempo volvió una tregua no declarada entre los contendientes.

A finales de junio de 1527 nada parecía perturbar la vida tranquila de las islas, pero después de una visita de un embajador portugués, Fernando de Baldaya, factor de la fortaleza de Ternate, Carquizano se sintió enfermo con



síntomas de envenenamiento, similar al sufrido por el rey Almanzor y provocado por unas plantas que crecían en Ternate y que habían sido arrojadas en el pozo de la fortaleza española de Tidore. Urdaneta fue avisado a Gilolo y se presentó de inmediato, pero poco pudo hacer, pues el 12 de julio moría el capitán. Calientes aún los restos, se reunieron en la iglesia los oficiales españoles para proceder a la elección del capitán castellano y fue elegido Hernando de la Torre, lugarteniente del jefe fallecido. Urdaneta fue encargado del plan de acción contra la isla de Tugabe, cuyos habitantes estaban atacando a los pescadores de Gilolo continuamente, porque se sentían protegidos por los portugueses; habían herido a hombres de Gilolo y se habían apoderado de su pesca. Se armaron diez paraos grandes más la fusta, que habían construido los castellanos. Mandaba a los indios Quichilrede, hermano del rey de Tidore, mientras que Urdaneta estaba al mando de los castellanos. Cuando la pequeña armada llegó a la altura de Gilolo se enteraron de que Quichil de Rebes estaba en Tugabe con trece paraos bien armados, con muchos portugueses en dos veleros. Los hombres del rey de Gilolo estaban a la espera de la llegada de los castellanos para unirse a ellos con otros seis paraos de cincuenta remeros. El choque entre las dos flotas enemigas fue violento y cruel. La lucha, aunque incierta durante la mayor parte del día, empezó a decantarse a favor de los castellanos a media tarde. A la caída del sol, la lucha se había decantado a favor de los castellanos, de modo que los portugueses optaron por huir. No hubo muertos entre los castellanos, solamente Roldán, artillero que había estado con Elcano, que había perdido media cara. Entre los nativos había habido más de cien muertos, unos ochenta de Tugabe. Después Urdaneta

intentó apoderarse de la isla, sin embargo, la cosa no resultó tan sencilla. Al mismo tiempo, se avistó un barco a cuatro millas de Ternate, que resultó ser una nao castellana, la *Florida*, enviada por Hernán Cortés desde Nuevo Méjico, al mando de Álvaro de Saavedra. Urdaneta se dirigió a bordo con dos paraos proporcionados por el rey de Gilolo y les prestó dos soldados para guiarlos hasta Tidore, donde fondearon el 30 de marzo de 1528.

La empresa de proveer de bastimentos a la *Florida* requirió otra serie de golpes audaces, incluso en la misma Ternate, lo que menguó el prestigio de Meneses y le obligó a preparar un ataque de gran efecto contra Tidore, la principal base castellana. Afortunadamente para los castellanos, sin embargo, tuvieron noticia de aquellos planes a tiempo y, contra el velero tripulado por cuarenta portugueses al mando de Baldaya, acompañados de innumerables paraos, los castellanos opusieron su fusta-pues no quería de la Torre arriesgar la *Florida* de ninguna manera-, mandada por Alfonso de los Ríos y con Urdaneta de subordinado, así como un número de paraos parecidos. La seguridad de Baldaya en su superioridad numérica le indujo una vez terminados los preparativos, a enviar un desafío a de la Torre; pero una genialidad cambio el aspecto del inminente encuentro. El jefe nativo estaba deseoso de contemplar un combate entre europeos exclusivamente, e incitó a Baldaya a que retara a los castellanos sin que los nativos participaran en la lucha. Alonso de los Ríos aceptó el desafío. La artillería del barco de Baldaya era muy superior a la de los Ríos, así que este comprendió que solo tenía posibilidades de éxito por medio del abordaje. La nave castellana consiguió ganarle el barlovento a la portuguesa y se precipitó sobre ella y se acometieron con gran ferocidad cuerpo a cuerpo. Urdaneta cubierto de sangre, vio a Baldaya alejado de la lucha en la proa de su barco. El joven vio que había llegado la hora de vengar la muerte de Carquizano, y, subiéndose por las jarcias, dio un salto y cayó sobre el jefe portugués, asestándole mandobles sobre el machete del portugués, que a duras penas podía defenderse, por fin, con un gemido, cayó abatido por un golpe en la cabeza que su brazo cansado no pudo evitar. Poco a poco, el combate fue decantándose a favor de los castellanos y los pocos supervivientes portugueses se lanzaron al agua para alejarse de la nave en dirección a los paraos del rey de Ternate. Éste, viendo a los portugueses perdidos, intentó en el último momento entrar en combate, pero no contaba con Urdaneta. Ordenó cargar las lombardas con rapidez y respondieron con una rociada de metralla que espantó a los nativos que se acercaban. Con las dos naves en su poder, los vencedores se retiraron a Tidore. Habían tenido cuatro bajas, y todos los de más estaban heridos, muchos de ellos de gravedad. Los portugueses habían tenido ocho bajas, seis de ellos cayeron prisioneros y los demás escaparon con diversas heridas.

Aparejada y abastecida la nao *Florida*, partió Álvaro de Saavedra de Tidore el 14 de junio de 1928 con una tripulación de treinta hombres. En contra de los consejos y el parecer de Urdaneta, el capitán de la nave ordenó poner rumbo sudoeste en cuanto estuvo en mar abierto (3). Pasado un tiempo llegaron a Tidore rumores de la llegada de algunos europeos a islas al sur de las Molucas. Hernando de la Torre temió que los portugueses se hubieran suble-

vado y por la suerte de la nao. De nuevo encargó a Urdaneta que investigara si en la isla Guayameli había blancos. El 14 de noviembre salió con otros dos compañeros en un parao, y atravesaron hasta Bichote, que era súbdita de Tidore; allí tomaron otros tres paraos con gente. Cuando llegaron a Guayameli, fueron al lugar donde estaban los europeos y no tardaron en encontrarlos en uno de los poblados y se los llevó a Tidore para ser juzgados. Al llegar Urdaneta a Tidore con sus prisioneros se encontraron con que Saavedra había vuelto, al haber encontrado vientos contrarios. El juicio se llevó a cabo durante los días siguientes, en los que sin necesidad de tormento de ninguna clase, los desertores confesaron que se habían querido alzar con la nave, pero al no poder hacerlo se fugaron con el batel. Después de escuchar a todos los testigos, De la Torre dictó una sentencia inapelable que condenaba a Simón de Brito a ser arrastrado por la ciudad de Tidore con pregón real que publicaba su delito, y más tarde a ser degollado y hecho su cuerpo cuartos, que deberían ser expuestos en los cuatro cantones de la isla a fin de que todos los que pasasen por allí lo viesen y escarmentasen. A Hernán Romero le mandó ahorcar. La sentencia fue ejecutada el 17 de diciembre de 1528.

Aunque la balanza del poder en las Molucas estaba hasta cierto punto equilibrada, los castellanos temían que cualquier suceso pudiera desequilibrarla. Este suceso fue la enfermedad del rey de Gilolo. Viéndose el rey morir, hizo llamar a los castellanos. El día de Año Nuevo de 1529 se presentaron ante él, Alonso de los Ríos, Andrés de Urdaneta y Fernando de Añasco, cuyo cometido fue, en primer lugar, consolar al rey y, en segundo, ofrecerse a lo que pudiera necesitar de ellos. El rey les encomendó a un hijo pequeño de seis años y les rogó que le tuviesen en su lugar y le favoreciesen. Encareció que aconsejasen al capitán castellano que cuidara de su reino de Gilolo, y que él dejaba mandado que siempre fuesen muy leales amigos y servidores de los castellanos. A la muerte del rey, los ánimos fueron caldeándose, y muy en particular los de los portugueses, que atacaban y efectuaban continuas incursiones desde Chiava, desde donde se oían rumores de que pretendían caer sobre Zamafo. Una vez más, Hernando de la Torre se vio obligado a intervenir. Salieron el 15 de enero con Martín García de Carquizano, sobrino del anterior capitán de la expedición, al mando y Urdaneta a sus órdenes directas y compuesta por dieciséis castellanos y ochocientos nativos. Quichilrede tenía otros tantos en Zamafo. El día 20, de madrugada, atacaron Chiava por tres lugares diferentes. Los grupos estaban al mando Carquizano, Urdaneta y Ríos. El grupo de Urdaneta atacó la casa de gobernador, al que mataron, y se apoderaron de gran cantidad de armamento, incluyendo varios falconetes de bronce. A las dos de la tarde todo había terminado. El botín fue cuantioso en esclavos y «mujeres hermosas», según las propias palabras de Urdaneta. Afortunadamente para los castellanos, no tuvieron que lamentar bajas, aunque sí murieron muchos nativos de los dos bandos. Tampoco había en aquel momento ningún portugués en Chiava. Aprovechando el éxito de la operación, los castellanos planearon junto con Mier, el rey de Tidore, el ataque hasta la entonces inexpugnable isla de Dondera, una pequeña isla defendida

por un fuerte con piezas de artillería servidas por portugueses. Los castellanos dividieron sus fuerzas en dos escuadrones. García de Carquizano iba al frente del grupo que había de ponerse a tiro de los baluartes con la intención de llamar la atención de los donderanos; el segundo escuadrón, al mando de Urdaneta, se puso al abrigo de los muros por la parte trasera, y los escalaron con cuerdas. Tal como había ocurrido en Chiava, la lucha fue sangrienta con muchísimas bajas por ambas partes, inclinándose la victoria de lado castellano. Al anochecer, una vez saqueado, fue pasto de las llamas.

La muerte del rey de Gilolo significó para los castellanos algo más que la pérdida de un amigo y protector. El regente Quichilrede, cegado por los éxitos conseguidos y por el enorme botín obtenido, exigió su ayuda en más expediciones guerreras. Y aunque de la Torre se resistió al principio, acabó cediendo ante las veladas amenazas de cortarles los avituallamientos. Urdaneta y Alonso de los Ríos tuvieron que salir con varios paraos el 19 de octubre para atacar dos islas pequeñas situadas a una semana de navegación. Su correría había alcanzado notables éxitos y habían conseguido un botín considerable, pero a su llegada a Gilolo el 3 de noviembre se enteraron que Meneses, aprovechando su ausencia había obligado a capitular a De la Torre y exiliarse de Tidore, con el bergantín que tenían, a Zamafo. El capitán mandó al hidalgo Martín de Islares con órdenes tajantes de que saliesen de Gilolo y fuesen donde él estaba. Los castellanos hicieron caso omiso del embajador y, tal como habían previsto, comisionaron a Urdaneta, Ríos, Añasco y Quichilrede en tres paraos y se trasladaron a Zamafo el 2 de diciembre de 1529, pero no para rendirse a los portugueses, sino para tratar de convencer a su jefe de que volviera con ellos. Pero lejos de otorgarles su beneplácito a lo que pedían, y en cierto modo exigían, les ordenó que no volviesen a Gilolo. Urdaneta y sus compañeros regresaron a Gilolo con gran sentimiento al no acompañarles su capitán. Sin embargo, lo que De la Torre no estaba dispuesto a hacer por una causa, lo hizo por otra muy distinta. Tres días más tarde llegó a oídos del capitán castellano la noticia del regreso de la *Florida* a las islas. Y, lo que era peor, sus tripulantes estaban desperdigados. De la Torre marchó a Gilolo rápidamente para pedir a Urdaneta que rescatase al mayor número de castellanos como le fuera posible. El joven guipuzcoano esta vez obedeció gustoso a su capitán y salió con tres paraos y medio centenar de nativos a la isla de Tomalinga, donde parecía que habían abandonado la nao muchos de sus tripulantes. Cuando la expedición llegó a la pequeña isla, se encontró con que la nao había salido ya con un puñado de tripulantes hacia Gilolo, mientras el contramaestre de la nave, Alonso de Bobedo, junto con media docena de hombres, habían huido a Ternate. Inmediatamente Urdaneta salió tras ellos, pero la distancia que los desertores llevaban resultó ser demasiada para alcanzarlos, por lo que al llegar a las proximidades de Ternate ordenó desembarcar en un lugar lejos de la fortaleza de los portugueses. Casualmente avistaron el parao donde iban los desertores y los hicieron prisioneros.

Un indio principal cometió la imprudencia de matar un cerdo de la propiedad del capitán portugués. Meneses, colérico por tal acción, cometió una

increíble falta de sentido político al obligar al indígena a comer tocino bajo pena de muerte. Como la mayoría de los habitantes era musulmana y su religión les prohibía comer cerdo, ese gesto de Meneses provocó oleadas de indignación anticristiana. La afrenta del portugués hizo olvidar sus diferencias a los indígenas, que iniciaron en secreto preparativos para una sublevación destinada a extirpar de las islas todo rastro de enemigos de la fe mahometana. Pronto la conoció Urdaneta y acudió a su jefe para proponerle hablar con Meneses para una alianza y De la Torre aceptó y le encargó hablar con Meneses. La reunión con el capitán portugués no fue en principio todo lo fructífera que pudiera esperarse. Meneses se negó a aceptar la verosimilitud de lo que contaba el guipuzcoano. Poco después de la partida de Urdaneta, mandó llamar al rey de Ternate, de trece años de edad, a Quichil de Rebes y a una docena de personajes importantes de la isla. Una vez en la fortaleza, ordenó prenderlos a todos y aislarlos en lo alto del fuerte. Tras el interrogatorio, en el que no se excluyó la tortura, los nativos confesaron los planes que había revelado Urdaneta. El capitán portugués hizo degollarlos a todos, excepto al joven rey, al que mantuvo prisionero. Al saberse las noticias, todos los nativos de Ternate huyeron de los poblados escapando a los montes. Las noticias de lo sucedido en Ternate llegaron confusas a Gilolo. Los indígenas de la isla pensaban que los españoles imitarían a los portugueses y ya creían que había llegado el último momento de sus vidas. Por su parte, Hernando de la Torre no tenía las ideas claras de lo ocurrido en Ternate, por lo que, una vez más, se valió de los buenos servicios de Urdaneta y le mandó a entrevistarse de nuevo con Meneses. Esta nueva conversación con el capitán portugués fue mucho más cordial que la primera y se comprometió a firmar un pacto de mutua asistencia. De regreso a Gilolo, después de contar a su jefe lo sucedido en Ternate, éste le encargó hablar con los nativos y calmarlos, pues hablaba su idioma mejor que nadie, y además le tenían en gran aprecio. Tras largas discusiones, en las que Urdaneta dejó que los indígenas se desahogaran, por fin consiguió que llegaran a un entendimiento final y juraran amistad eterna. Era el día 15 de octubre de 1530.

Apenas había transcurrido un mes desde el comienzo de la nueva situación cuando la llegada de tres naos portuguesas volvió a cambiar el panorama político de las islas. Las naves venían al mando del almirante Gonzalo de Pereira, quien iba a sustituir al impolítico Meneses. Este cambio pretendía apaciguar los ánimos todavía resentidos de los nativos de Ternate. El 20 de noviembre, Pereira recibió la visita de Urdaneta, representando a los españoles de Gilolo, que querían renovar la alianza hispano portuguesa pactada por Meneses. Sin embargo, una noticia inesperada aguardaba al joven guipuzcoano:

«Vuestro Rey-le comunicó- ha empeñado, no vendido, sus derechos sobre las islas de la Especiería por trescientos cincuenta mil ducados de oro, de 375 maravedíes cada uno, al rey de Portugal. Siendo eso así, tendremos mucho gusto en consideraros nuestros huéspedes y podéis disponer de nuestras islas a vuestra merced».

La noticia fue recibida por los castellanos con grandes muestras de reservas por si era falsa y el capitán decidió continuar en Gilolo. Sin embargo, la noticia era cierta el emperador había firmado con Juan III, rey de Portugal, el Tratado de Zaragoza el 22 de abril de 1529.

La necesidad de vestido y alimento era apremiante para la colonia castellana. El auxilio que recibían del regente de Gilolo no les alcazaba ni con mucho. Para remediar este estado de cosas se preparó una expedición a la isla de Gapi, capitaneada, una vez más por Urdaneta. En esta isla se fabricaban herramientas de hierro, que pensaban cambiar por telas, baratijas y cosas de escaso valor, para después venderlas a buen precio en Gilolo e islas vecinas, y de este modo obtener algún dinero con el que subsistir. El guipuzcoano arribó a Gapi con tres paraos. Allí tuvo que esperar casi dos semanas a que el rey se dignara concederle una audiencia para concederle licencia para negociar libremente con las gentes de su isla. La estancia en la isla duró cuarenta días, durante los cuales averiguó que la isla de Tabuco, distante unas treinta leguas, era la gran productora de hierro de la zona. Decidió acercarse a dicha isla y adquirir los productos de hierro directamente de ellos, sin intermediarios. No obstante los vientos contrarios le impidieron realizar este proyecto, viéndose obligado a regresar a Gapi de nuevo. Este fracaso, al ser conocido por el reyezuelo de la isla, le indignó sobremanera. Tomó a mal que Urdaneta reservara lo mejor de sus mercancías para las islas que el no dominaba, y ordenó aparejar su escuadra para apresar a los paraos del guipuzcoano. Afortunadamente para la expedición, tuvieron noticias de las intenciones del rey y pudieron huir precipitadamente, aunque eso sí, sin apenas aprovisionarse para la larga travesía de vuelta a Gilolo, que distaba más de cien leguas.

Durante esta navegación, así como en todas las demás, Urdaneta fue tomando nota de las corrientes y vientos, así como pequeños detalles que pudieran ayudarle a sobrevivir en la mar. Nunca mejor que en esta expedición pudo el joven aprender las técnicas que usaban los indígenas para encontrar el fluido necesario para proporcionar al cuerpo su sustento vital. Además de beber su propia orina, los indígenas recogían todas las algas que encontraban flotando en el mar para masticarlas crudas lentamente, extrayendo todo el líquido que podían y escupiendo el resto. Por otra parte, aunque no se encontraban bancos de peces lejos de las islas, siempre había escualos que seguían a las embarcaciones, atraídos por el olor de la carne humana. La captura de estos tiburones se efectuaba no sin grandes riesgos para los arponeadotes, que llegaban incluso a introducir una mano en el agua para atraer a los escualos. Después de largas luchas, que a veces ponían en peligro incluso la estabilidad de las embarcaciones, el tiburón era subido al bote mientras todavía abría y cerraba las mandíbulas provistas de terroríficas hileras de afilados dientes. La carne correosa del esqualo se cortaba entonces en finas tiras y se repatía equitativamente entre la tripulación. Los hombres se metían en la boca pequeños trozos de carne completamente cruda y los masticaban concienzudamente. El hígado del pez poseía una gran cantidad de líquido amarillento que sustituía al agua proporcionando al cuerpo el fluido necesario para la supervivencia.

Exhausto de fuerzas, pero contento por la aventura y la experiencia, Urdaneta llegó a Gilolo el 10 de julio de 1531.

Apenas habían transcurrido dos semanas desde la vuelta de Urdaneta a Gilolo cuando otro acontecimiento tuvo lugar en las islas. Los indígenas de Ternate ansiaban la libertad de su rey, apresado por Meneses, pero Pereira no parecía dispuesto a esta pretensión. El fracaso de repetidas gestiones acentuó la tensión entre portugueses e indígenas. De nuevo, sorprendentemente, comenzó a fraguarse la sublevación. El 27 de julio de 1531, sin previo aviso, una muchedumbre de indios sublevados asaltó la fortaleza portuguesa y acuchilló a Pereira y sus ayudantes. Con todo, los portugueses consiguieron, a costa de inauditos esfuerzos, recobrar la fortaleza, pero quedaron sitiados por los nativos. El nuevo capitán portugués, Fonseca, se hallaba en una difícil situación, y se decidió a jugar la última carta. Una noche oscura consiguió llegar a la isla de Gilolo en un parao y dirigirse a la casa del capitán español. Los dos hombres se encontraron frente a frente y consiguieron alcanzar un acuerdo por el cual los españoles se comprometían ayudarlos en las actuales circunstancias y luego los lusos les ayudarían a regresar a Castilla. Proporcionarían un salvoconducto del gobernador de la India y dos mil ducados. También un documento comprobatorio de la cesión de sus derechos a las islas de las Especies efectuada por Carlos I al rey de Portugal.

Pedro de Montemayor fue la persona designada para llevar la carta al virrey portugués Nuño de Anaya. En la misiva, De la Torre exponía con franqueza su situación y pedía para él y su gente pasaportes para Europa. Solicitaba además la suma de dos mil ducados para pagar algunas deudas contraídas en las islas. Montemayor partió en un convoy portugués a mediados de enero de 1532. Mientras aguardaban su regreso, los españoles, y en especial Urdaneta, se aventuraron en arriesgadas navegaciones por los mares cercanos. A menudo, portugueses y españoles participaron juntos en ellas, provechosas unas veces desastrosas otras. En julio de ese mismo año, Urdaneta organizó por su cuenta y riesgo una pacífica expedición a Tabuco, la isla del Hierro, con magníficos resultados. Hicieron trueque de cuentas de vidrio por objetos de hierro, tales como alfanjes y cuchillos, los cuales vendieron muchos más caros en las islas de Ambón y Randán.

Por fin, el 4 de noviembre de 1533, fondearon dos naos portuguesas en Ternate. En una de esas naves iba el caballero Tristán de Tayde, relevo del fallecido Gonzalo de Pereira, y con él llegó Pedro de Montemayor, que relató enseguida de que había sido objeto en la India, y en especial por el virrey Nuño de Anaya. Montemayor llegó a Gilolo acompañado de media docena de caballeros portugueses que traían regalos para el gobernador de la isla en agradecimiento al favor que habían hecho a los portugueses juntamente con los castellanos. Montemayor explicó que había conseguido todo lo pedido: los dos mil ducados y un salvoconducto para todos los españoles. Lo único que no pudieron darle fue ningún documento del emperador, pero el virrey le juró por su honor que era verdad lo de la cesión por parte del rey castellano de las Molucas. De la Torre propuso trasladarse a la fortaleza portuguesa de

Ternate, mientras llegaba la hora de partir, aunque hubo varios que, como Urdaneta, tenían lazos de familia con nativos (tenía una hija) y prefirieron quedarse. Como era natural los nativos no tardaron en averiguar las intenciones de los castellanos y enviaron a un grupo de parlamentarios en actitud un tanto levantisca. Los nativos de Gilolo estaban decididos a resistir contra los portugueses y exigieron al capitán español, cuando vieron que todo estaba perdido, que dejara, ya que no sus hombres, al menos su armamento. De la Torre les prometió que emplazaría la artillería en la costa. Sin embargo, la noticia de esta promesa llegó rápidamente a oídos de Tristán de Tayde, que mandó preparar los barcos disponibles. El 10 de diciembre la armada portuguesa se presentó en Gilolo pero fueron convencidos por el parlamentario enviado por el capitán español, Gonzalo de Vigo. Los diecisiete castellanos que quedaban en Gilolo se abrazaron con sus antiguos enemigos y los gilolanos, estupefactos ante la actitud de los españoles, inesperada para ellos, desistieron de sus intenciones y se adentraron en los montes.

No tuvieron mucho que esperar los castellanos para su repatriación, pues el 6 de febrero salía un convoy de naves para la India en el que partieron Hernando de la Torre, Pedro de Ramos, Juan Mencha Celemín, Juan de Perea, Lucas de Arbenga, Alonso de los Ríos y Pedro Montemayor. Urdaneta se quedó en tierra con poderes de Hernando de la Torre e instrucciones de cobrar ciertos vales que debían los indios al emperador, al mismo De la Torre, a Urdaneta y a otros varios. Sin embargo, cuando Urdaneta quiso hacer efectivos los vales, el capitán Tayde le prohibió tajantemente cobrar nada a algunos reyes de las islas Molucas y a otras personas particulares que debían clavo al emperador. Adujo, entre otros motivos, el que las islas pertenecían ahora a Portugal. Con Urdaneta se quedaron el piloto Macías del Poyo y varios castellanos que habían formado familias con nativas.

Embarcó, con Macías del Poyo, en el junco del mercader portugués Lisuarte Cairo. También embarcaron presos el rey de Ternate, su madre y otros dos personajes de la isla. Iban a Malaca para ser juzgados por traición. Urdaneta llegó a las islas de Banda el 5 de marzo de 1535. Allí se le presentaron los antiguos regentes de Tidore y Gilolo para pedirle que recabase del emperador castellano el envío de una nueva armada, ya que todos estaban dispuestos a favorecer a los castellanos y a acabar con el dominio portugués por lo intolerable que les resultaba. El joven aseguró que haría todo lo posible por conseguirlo, aunque interiormente sabía que, de ser cierto el acuerdo entre las monarquías, nunca se sacudirían los moluqueños el yugo portugués. En Banda, el junco estuvo detenido hasta junio esperando tiempos favorables para la navegación. Por fin, salieron con vientos de popa para Java y fondearon en el puerto de Panaruca. Durante todo el recorrido Urdaneta no dejó un solo instante de cartografiar, con la ayuda del piloto Macías del Poyo, todas las islas, corrientes y vientos, añadiendo los bajíos y todo lo que pudiera ser útil para la navegación. El 15 de noviembre, Urdaneta y los demás llegaron a Cochin en un junco portugués del comerciante Álvaro Presto, después de una estancia en Ceilán. Allí se encontró con su antiguo capitán Hernando de la

Torre y los demás, que llevaban un año esperando algún barco que pudiera llevarlos a Europa. De todas forma el eran los invitados del virrey de la India, Nuño de Anaya, y los trataba muy bien. No les faltaba de nada. En el puerto, un convoy se aprestaba para salir hacia Portugal. Los castellanos fueron informados de que serian repartidos entre los diferentes buques del convoy. Urdaneta y Macías del Poyo embarcaron en la nao *San Roque* pagando cincuenta ducados pero sin derecho a tener llave para los bastimentos que habían comprado para su sustento. Los portugueses les dieron dos fardos de arroz, un poco de pescado y dos sarafis, moneda de oro que valía trescientos maravedíes. Por su parte, Hernando de la Torre, junto con los otros cuatro compañeros, lo hicieron en la nao *la Gallega*. Antes de separarse, los castellanos se repartieron todos los papeles que pretendían llegaran a manos del emperador. De la Torre hizo una copia de la relación de los hechos que estaba en su poder para que la llevara Urdaneta consigo, por si él no llegaba con vida a Lisboa. El 12 de enero de 1536 salieron de Cochin cinco naos cargadas de especierías. Antes de llegar a San Lorenzo se adelantó la *San Roque* por ser más marinera que las otras. El 30 de marzo rebasaron el cabo de Buena Esperanza y muy pronto avistaron la isla de Santa Elena. Allí se detuvieron ocho días, que aprovecharon para hacer aguada y para que los viajeros rigiesen calabazas verdes, granadas, naranjas y algún pescado. Partieron de Santa Elena para seguir navegación a Portugal, y, después de una breve recalada en las islas de Cabo Verde, llegaron a Lisboa el 26 de junio de 1536.

Cargos de calidad en México (1536-1552).

A su llegada a la capital lusa, Urdaneta se encontró con la desagradable sorpresa de no ser autorizado a saltar a tierra por las autoridades portuarias. El oficial de la Guardia Mayor se apoderó del portacartas donde se hallaba la relación y la carta que Hernando de la Torre mandaba al emperador, el libro de contaduría de la nao en la que llegaron a las Molucas, junto con otro libro grande de Urdaneta y ciertas cartas de los hombres que habían quedado atrás. En otro cofre estaban las cartas náuticas que Urdaneta había dibujado de las islas Molucas y de todas las islas de su entorno, a pesar de estar estas disimuladas como cartas personales. En la misma caja estaba la derrota que llevó la expedición de Loaysa desde la Coruña hasta las Molucas, así como la derrota de la carabela que fue de Nueva España a las Molucas junto con otras memorias y escrituras. El embajador de Castilla en Lisboa, Luis Sarmiento, trató de calmarlo haciéndole ver que la Corona portuguesa quería mantener a toda costa el monopolio de las especies y no estaba dispuesta por nada del mundo a transigir con nada que afecte a aquella zona. Sus cartas náuticas de las islas le venían como anillo al dedo, y en esos momentos su seguridad personal peligraba, porque querían sus conocimientos. Sarmiento le recomendó salir de Portugal lo antes posible, tenía preparado un caballo en las cuadras para que galopara hasta la frontera antes de que mandaran un destacamento de

soldados. Urdaneta se negó, en principio, por su hija, pero el embajador se ofreció a cuidarla y enviársela antes de dos semanas a Valladolid, donde estaba la Corte.

Cuando Andrés de Urdaneta y Macías del Poyo llegaron a la capital imperial se encontraron con la sorpresa de que el emperador Carlos estaba de campaña en Italia. Sin embargo, los oficiales del Consejo de Indias se mostraron encantados con la presencia de ambos marinos y les sometieron a infinidad de preguntas. Los interrogatorios se prolongaron durante muchos días, y los oficiales quedaron asombrados de la increíble retentiva del joven guipuzcoano. En muchos casos era capaz de dibujar cartas de derrotas de las islas con sus vientos y corrientes. Se acordaba de la latitud de todas y cada una de las tierras que componían no solo las Molucas, sino las islas que las circundaban. Juan de Espinosa, oficial mayor del Consejo, les ordenó que se fueran a sus hogares, para descansar, y les entregó una bolsa con sesenta ducados para cada uno, que se les entregaba a cuenta de sus haberes. A Urdaneta le ordenó, que ya que tenía tan buena memoria, escribiera una relación completa, desde el día que salió de La Coruña hasta su llegada a Valladolid. Sería interesante que la tuviera lista para el regreso del emperador, dentro de unos seis meses. Se le mandaría llamar a la Corte.

El emperador Carlos llegó a Valladolid de su viaje a Italia y África el 20 de febrero de 1537. Seis días más tarde entregaba al emperador la «Relación de los sucesos de la Armada de Loaysa». Narraba al detalle las vicisitudes de la expedición, y especialmente desde la partida del Maluco hasta Lisboa.

Mientras estaba en la Corte, en una de las recepciones oficiales, Urdaneta entró en contacto con una persona que iba cambiar el rumbo de su vida: Pedro de Alvarado, uno de los capitanes del conquistador de Nueva España, Hernán Cortés. Alvarado rápidamente valoro los resortes humanos de Urdaneta y no tardó en vislumbrar las cualidades del hábil cosmógrafo. Estaba preparando dos expediciones, por ese motivo estaba allí. Una a lo largo de las costas de Nueva España, y otra, la más audaz y arriesgada, hollando el océano Pacífico. En esta última tenía cabida indiscutible Urdaneta y Alvarado le tentó para que se trasladase con él a Guatemala. También estaba planeando formar otra expedición, para más adelante, a China. Las posibilidades de inmensas fortunas en estas expediciones eran inconmensurables. Urdaneta lo sabía, aunque también conocía que las posibilidades de sobrevivir eran escasas. No obstante, la idea renuevas aventuras le atraía, encontraba la vida en su villa natal muy aburrida. La despedida de Andrés de Urdaneta de sus padres e hija, que había sido rebautizada en Villafranca con el nombre de Gracia de Urdaneta, fue muy emotiva. Los ancianos sabían que sería muy difícil que volvieran a ver a su hijo de nuevo. Sin embargo, ambos se daban cuenta de que Andrés no era feliz en aquel ambiente plácido y sosegado, era evidente que necesitaba algo que llenara más su vida.

La armada de Pedro de Alvarado salió de Sevilla el 16 de octubre de 1538. Urdaneta apenas tenía treinta años de edad y ¿cuánta gente había que hubiera vivido lo que él había vivido?. Con ellos viajaban entre soldados, empleados



y mujeres, más de cuatrocientas personas. Entre éstas se encontraban Martín de Islares, soldado y camarada de Urdaneta en las Molucas, y Juan Ochoa de Zavala, hijo de Ochoa de Zabala y Margarita de Urdaneta, su hermana. A la llegada a Santo Domingo, Urdaneta conoce a Gonzalo Fernández de Oviedo, en aquel momento gobernador de la isla y autor de la primera «Historia General y Natural de Indias», en donde se deshace en elogios para con aquel. De Santo Domingo, tras una breve escala en Honduras, Alvarado se dirige a Guatemala, donde ha sido nombrado recientemente gobernador. En agosto de 1540, apresta una poderosa armada con 13 barcos tripulados por más de mil hombres, que se dirige a Acaxucla, puerto del mar del Sur, desde donde había de comenzar su viaje en demanda de las siete ciudades.

El virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, ponía todo su empeño en conseguir nuevas tierras para la Corona. Su amigo el obispo de Méjico, Juan de Zumárraga, coincidía en la mayoría de sus puntos de vista, aunque con la salvedad de que el obispo veía en estas expediciones un motivo para salvar almas, que de otra manera se condenarían irremediablemente, mientras el virrey se preocupaba más por aumentar su poder y riqueza. Además el emperador insistía al virrey en descubrir nuevas tierras allende del Pacífico. En vista de lo cual, se pusieron manos a la obra para preparar otra expedición hacia el Pacífico, la de Pedro de Alvarado, la más grande que haya cruzado los mares del Sur. Pensaban preparar seis naves con medio millar de hombres. Aunque tropezaron con una dificultad importante, necesitaban un cosmógrafo o piloto que conociera aquellos mares y pensaron en el mejor, Andrés de Urdaneta, pero éste se negó rotundamente porque la idea de la expedición era dirigirse a Cebú, cuando todas esas islas caen dentro de la demarcación que el papa Alejandro VI otorgó a Portugal. Además, el virrey no consideraba a Alvarado el más idóneo para esta expedición por considerarlo muy impulsivo y en un viaje de exploración como el que se proyectaba quizá sería necesario poner al frente a alguien más cabal y templado. Características que reunía Ruy López de Villalobos y, además, experto navegante. A Pedro de Alvarado le sentó muy mal la decisión del virrey, pero un hecho insospechado cambió de momento su estado de ánimo.

En 1541 estalla una virulenta insurrección de los indios chichimecas y caxcanes, conocida como la guerra del Miztón, en Nueva Galicia y su gobernador, el capitán Cristóbal de Oñate, sabedor de la presencia de Alvarado en tierras mejicanas, envió a llamarle con toda urgencia, ya que tiene a su disposición todos los medios de la expedición. Dos hombres, Juan Fernández de Hijar y el capitán Villarreal, fueron comisionados para dar con el lugar donde pudiera encontrarse Alvarado. Ambos hombres se separaron y fue Villarreal quien lo halló en Zapotlán (hoy día en proximidades de Guadalajara-Jalisco-) y le hizo entrega de una carta del gobernador. En ella le pedía que, con toda brevedad, le fuese a socorrer con su persona, caballos, soldados y arcabuceros porque estaba con los suyos cercado, y terminaba indicándole que, de salir victoriosos los indios chichimecos, todo el territorio conquistado de la Nueva España corría un gran riesgo. En cuanto Alvarado hubo leído la misiva, llamó a Urdaneta y se la entregó sin decir palabra. Andrés leyó la carta y preguntó: ¿cuándo salimos? Sin perder un instante, Alvarado comenzó la distribución de su gente. Asignó un capitán con cincuenta soldados para el pueblo de Autlán, con orden de que acudiese en socorro de la villa de La Purificación, de la que era capitán Juan Fernández de Hijar. En Zapotlán puso otro jefe con otros cincuenta soldados con encargo de acudir en socorro, si fuera menester, de los pueblos de Colima y provincia de Ávalos, colindante con Nueva Galicia. Otro grupo de cincuenta soldados fue destinado al pueblo de Erzatlán con el necesario capitán. Reservó otros veinticinco soldados para la laguna de Chapalac, distante siete leguas del valle de Tonalán. Retuvo consigo cien soldados escogidos, más de la mitad a caballo, ballesteros y arcabuceros, para preparar lo que pensaba que sería la batalla decisiva contra los indios chichimecas. A su lado estaba Urdaneta. La campaña resultó mucho más larga de lo que esperaban, pues aunque libraron del cerco al capitán Oñate, los indios siguieron oponiendo resistencia en todo el territorio mediante pequeñas escaramuzas que iban desgastando a los castellanos. Contra la opinión de Urdaneta y de algunos capitanes, Alvarado, en cuyo temperamento y modo de ser no se equilibraba el valor con la imprudencia y temeridad, decidió proseguir la campaña en invierno, cuando los caminos resultaban impracticables por las lluvias y los caballos constituían más un peligro que una ayuda. Pretendía caer sobre los chichimecas cuando menos lo esperaran y arrasar sus poblados principales. Para al llegar el buen tiempo, haber terminado la lucha. Sin embargo el destino había de negar al gran conquistados ver cumplidos sus deseos. Tres días más tarde, y tal como había advertido Urdaneta, uno de los caballos resbaló en una pendiente muy pronunciada (una barranca muy pronunciada cerca de Yagualica) y rodó sobre Alvarado despeñándolo al abismo. Pocos días después moría en Guadalajara, a donde había sido trasladado, aquel hombre recio de tan discutida personalidad (3 de julio de 1941). A la muerte del Adelantado, se eligió capitán de la expedición a Urdaneta, mientras durara la campaña. Su primera decisión fue pasar la época de las lluvias en Nueva Galicia. Siguió luchando contra los rebeldes hasta que en el asalto del cerro del Miztón, dirigido por el propio virrey Antonio de Mendoza, en febrero de 1542, pusieron fin a la revuelta.

Al terminar aquí, el virrey le encargó que ocupara puestos de los denominados en aquella época de calidad, al servicio del Rey, tanto militares como civiles. Entre ellos aparecieron los de corregidor y visitador. El 6 de febrero de 1543, el virrey Antonio de Mendoza nombró a Urdaneta visitador de los municipios de Zapotlán —actual Ciudad Guzmán—. Era la continuación de la asignación de misiones de alta responsabilidad, pues antes le habían encargado que actuase como corregidor de la mitad de los pueblos de Ávalos, comarca que abarcaba parte del noroeste de Michoacán y del sur de Jalisco y Colima. Del destacado protagonismo de Andrés de Urdaneta entre la cúpula dirigente de Nueva España, habla el papel de apaciguador de rebeliones que le asigna el virrey.

Mendoza estaba al corriente de lo que pasaba en Lima: a raíz del asesinato de Francisco Pizarro en las calles de la capital inca, los disturbios habían ido aumentando hasta culminar con la insurrección de Gonzalo Pizarro contra el virrey Núñez de Vela. Muerto el virrey, el hermano menor de Francisco Pizarro llegó a permitir que reinara el desorden por doquier y, a este efecto, había disuelto la audiencia, dispersado a sus oidores y cometido las más horripilantes tropelías. El emperador había enviado al licenciado Pedro de la Gasca con una carta para que el virrey le facilitara una armada para acabar con la rebelión del menor de los Pizarro. Mendoza reunió un ejército de seiscientos soldados y puso a su propio hijo al frente de la expedición y como maese de campo a Cristóbal de Oñate. Como almirante de la flota que trasladaría al ejército a Andrés de Urdaneta. A mediados de marzo de 1547, la expedición estaba prácticamente lista. Más de seiscientos hombres, entre los que iba la flor y nata de la nobleza de Nueva España, embarcaron en la armada. Sin embargo, cuando la flota estaba a punto de hacerse a la vela, llegaron noticias del Perú anunciando la derrota de los rebeldes. Su jefe, Gonzalo Pizarro, había sido decapitado y Francisco de Carvajal, otro de los más comprometidos en la rebelión, fue descuartizado después de haber sido arrastrado por las calles. Así pues, la armada de Nueva España quedó solo en preparativos y nombramientos. Con la consabida acción de gracias por la acción generosa de servir a la Corona, cada uno regresó a su casa.

Urdaneta vivía en un suntuoso edificio de maderas nobles en las afueras del poblado de Michoacán, la pequeña aldea que fundara Pedro de Alvarado, que se había convertido en una próspera y floreciente ciudad en la que habitaban más de diez mil indios y cien soldados castellanos y él era su gobernador. En la misma ciudad había una misión que regían los frailes agustinos y entre ellos estaban los cuatro clérigos que habían sido los primeros en dar la vuelta al mundo con la expedición de Villalobos, Esteban de Salazar, Junípero de Serra, etc. Con ellos hablaba casi a diario y a ellos, entre otros, les confesó que había una posibilidad de volver desde las islas de Oriente y que incluso él volvería desde allá con una carreta. En esos días se especula con la posibilidad de que le llegara la noticia de la boda de su hija Gracia, que vivía con su hermana Margarita, después del fallecimiento de su hermano mayor, que fue el encargado de cuidarla desde la muerte de sus padres y este fuera el deto-

nante que le incitara a ingresar en la orden agustina, probablemente el 19 de marzo de 1552, en el monasterio llamado del Nombre de Jesús, de los agustinos de la ciudad de Méjico.

Fraile agustino, maestro de novicios (1552-1564).

Al año siguiente, en el mismo convento, el 20 de marzo, el insigne navegante hacía sus votos. Cinco años después, en 1557, es ordenado sacerdote y se le asigna la responsabilidad de maestro de novicios en el citado convento de la Orden de San Agustín de la ciudad de Méjico.

Retirado del mundanal ruido, Urdaneta seguía pensando que era posible volver de las islas de la Especiería a América por el Pacífico. "No con una nao, sino hasta con una carreta podría yo regresar de las islas de Poniente", había afirmado varias veces públicamente. Semejante certeza había llegado a oídos de Luis de Velasco, nuevo virrey de Nueva España a la muerte de Antonio de Mendoza. Éste, con la intención de escuchar sus opiniones, convocó a los pilotos y técnicos en el arte de navegar residentes en Nueva España, entre ellas el general de las flotas de Indias Pedro Menéndez de Avilés, el capitán Juan Pablo Carrión y algunos otros pilotos ancianos que, como éste, habían conocido las Molucas. Ante ellos, volvió a insistir el fraile que no solo era posible navegar por el Pacífico de Asia a América, sino que resultaba una tarea fácil. El virrey, que tenía plenos poderes de Felipe II para organizar misiones de exploración en el mar del Sur, no se atrevió asumir él solo la responsabilidad e hizo llegar la propuesta al Rey Prudente. La respuesta del monarca no dejó lugar a dudas: "lo principal que en esta jornada se intenta, es saber la vuelta, pues la ida se sabe que se hace en poco tiempo". En su carta, Velasco había pedido que al frente de la expedición fuera fray Andrés de Urdaneta, «por la noticia y experiencia que tenía de las cosas de aquellas islas de la Especiería por haber estado en ellas...». El 24 de septiembre de 1559, el Rey le escribió una carta para pedirle que fuera en las dos naos destinadas al descubrimiento de las islas del Poniente, tanto para la navegación, como para el servicio de Dios Nuestro Señor. Al mismo tiempo, Felipe II escribió al provincial de los agustinos de Nueva España, Agustín de Coruña, recomendándole diera su aprobación en lo que pedía a fray Andrés de Urdaneta, encareciendo a dicho superior la importancia de la jornada. El 22 de mayo de 1560 contestó el padre Coruña al monarca, después de haber consultado al virrey de Nueva España. En la carta no solamente aceptaba la propuesta, sino que sugería el número de religiosos que deberían acompañar al P. Urdaneta en la expedición: no más de cuatro. Luis de Velasco contestó, así mismo, al Rey con carta fechada en Méjico el 28 de mayo de 1560, abundando en las ideas de Urdaneta y manifestando que no convenía entrar en la jurisdicción del rey de Portugal, como podría ver en la Relación que acompañaba a su carta, la cual había sido redactada por él y Urdaneta. Velasco y Urdaneta tenían las cosas muy claras sobre la meta de la expedición, amén de una voluntad deci-

dida de llegar no a las Filipinas, sino a Nueva Guinea. Faltó, sin embargo, otro elemento capital como fue el aprestamiento de las naos a tiempo. El 9 de enero de 1561 escribía el virrey a Felipe II notificándole que seguía la preparación de las naos y que cada día surgían nuevas necesidades, por lo que la partida se retrasaba más de lo previsto. En la misma carta comunicaba Velasco al Rey que para jefe de expedición había nombrado a Miguel López de Legazpi, natural de la provincia de Guipuzcoa, hijodalgo notorio de la casa de Lazcano, deudo y amigo de Urdaneta. Éste minucioso en extremo, no dejó un solo cabo sin atar. El guipuzcoano lo tenía todo previsto: desde los astilleros constructores de las naves expedicionarias hasta el puerto de mejores condiciones, a su juicio, para la partida; el cálculo de los necesarios bastimentos para la jornada, y recabó sabios consejos concernientes a la conveniencia de procurarse la ayuda de aborígenes para los preparativos, enseñándoles oficios de carpinteros, calafates, cordoneros, torneros, herreros y otros relativos a las construcciones marítimas. Estudió meticulosamente la ruta de la expedición. Si la expedición salía durante el mes de octubre, o antes del 10 de noviembre, se dirigiría hacía Filipinas. La salida de la armada con fecha posterior suponía tomar otro distinto rumbo. Las naos debían, debían en tal caso, dirigirse al sur, hasta colocarse 25º por debajo del ecuador, reconocer desde allí hasta Nueva Guinea, y, después, subir a Filipinas para iniciar el regreso desde estas islas. Por último, si la partida se demoraba hasta marzo, convenía navegar hacía los 44º Norte hasta las cercanías de Japón descender luego a Filipinas. Al responder Felipe II a la memoria de Urdaneta con el deseo de salvar los fueros de la autoridad puso todo el negocio de la expedición en manos del virrey Luis de Velasco, encomendando a fray Andrés de Urdaneta que en ese punto se atuviere a lo que el virrey le mandase. Pero Luis de Velasco no tenía ideas propias y en todo estaba de acuerdo con Urdaneta. Entre los dos mantenían la idea y ruta de Nueva Guinea. Felipe II quería que se exploraran las Filipinas, porque había mucho oro y perlas, además de algunas especies como la canela, y los portugueses no se habían asentado todavía. Pero necesitaba a Urdaneta por el tornaviaje, por lo que tuvo que recurrir al truco de los sobres lacrados. Instrucciones que se daban al jefe de la expedición una vez están en alta mar, a cien leguas de la costa. Estas no pudieron, sin embargo, llegar a manos del virrey porque éste falleció inesperadamente de fiebres. La regencia de Nueva España cayó en manos de la Audiencia de Méjico. El largo documento entregado por los representantes de la Audiencia a Legazpi ajustaba la conducta a seguir por el capitán general y todos sus subordinados para la consecución del objetivo señalado. Lo que tanto el visitador Jerónimo de Valderrama como la Audiencia de Méjico guardaron como secreto de Estado fue la existencia de dos instrucciones, la que abiertamente sería entregada a Legazpi inmediatamente, ordenándole poner rumbo a Nueva Guinea (para tranquilidad de Urdaneta), y la otra que debería abrirse a cien leguas mar adentro. Las instrucciones insistían en que la llegada a Filipinas y la averiguación de la posibilidad de la travesía de Poniente constituían las finalidades de la expedición. Después del servicio de Dios, lo principal era el regreso. La

navegación de vuelta sería dirigida por Urdaneta, que tenía derecho a elegir el navío más conveniente para este viaje y hasta el capitán que lo mandara. Se encarecía a Legazpi que tratase en consejo la resolución de los casos difíciles que a su gestión se presentasen, asesorándose del parecer de todos los jefes, incluidos los religiosos, y especialmente de Urdaneta y del tesorero Guido de Labezaris, que ya había estado en Filipinas.

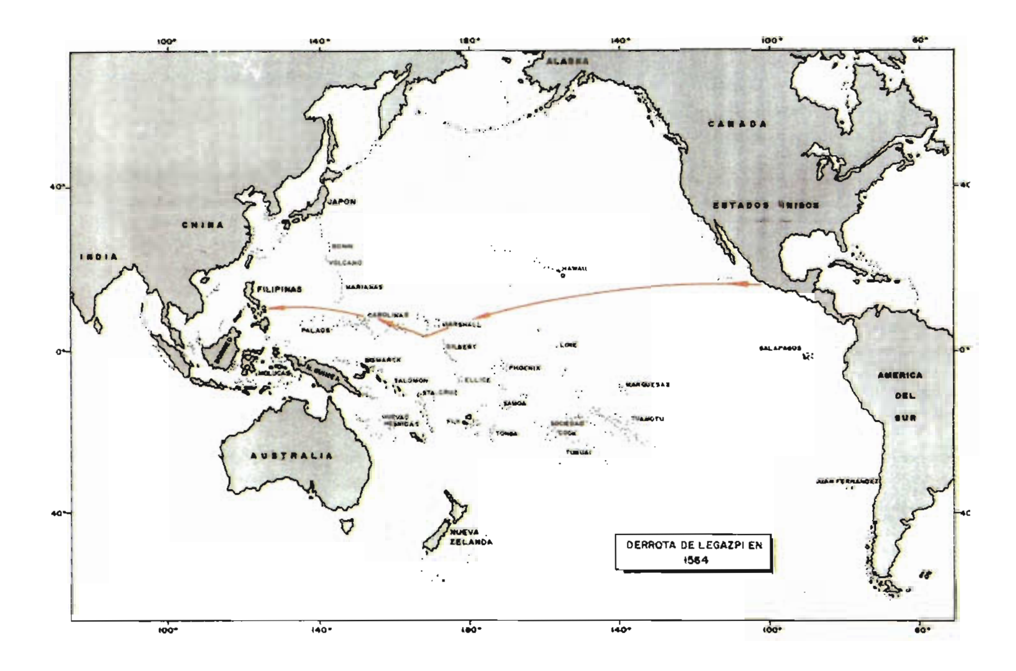
Diseñador y realizador del tornaviaje (1564-1568).

Los cuatro buques que componían la armada capitaneada por Legazpi y dirigida por Urdaneta salieron del puerto de Navidad (hoy Barra de Navidad) el 21 de noviembre de 1564 a las dos de la madrugada. La nao capitana, llamada *San Pedro*, desplazaba más de quinientas toneladas, y la nao almiranta, de nombre *San Pablo*, sobrepasaba las trescientas. El mayor de los pataches, el *San Juan de Letrán*, era de ochenta toneladas, y el otro, llamado *San Lucas*, de cuarenta. A popa de la *San Pedro*, iba un ligero bergantinejo de remos, muy apropiado para transmitir órdenes de uno a otro navío. El conjunto del personal embarcado ascendía a trescientos ochenta hombres en total.

Cinco días después, el sábado día 25, Legazpi creyó llegado el momento de abrir el pliego sellado que la Audiencia le había entregado con orden de abrirlo cien leguas mar a dentro. El pliego se abrió en presencia de los agustinos, los jefes militares, los oficiales reales, en alguacil, el sargento mayor y los pilotos de la expedición para darles cuenta de la orden. Cuando el escribano leyó las instrucciones en voz alta ordenando a Legazpi dirigirse a las Filipinas, todas las miradas se clavaron en Urdaneta. Su primera reacción fue de indignación, pero contuvo prontamente su arrebato y contuvo las primeras protestas de sus compañeros agustinos y manifestó: «Creo que si la voluntad del Rey es que vayamos a las Filipinas, no tendremos más remedio que acatarla. Llevaré el barco de vuelta hasta Nueva España desde donde estemos». Se retiró en silencio a su pequeña estancia para rumiar su derrota. Los enormes territorios que adivinaba al sur de Nueva Guinea quedarían esperando a que otra potencia extranjera los descubriera.

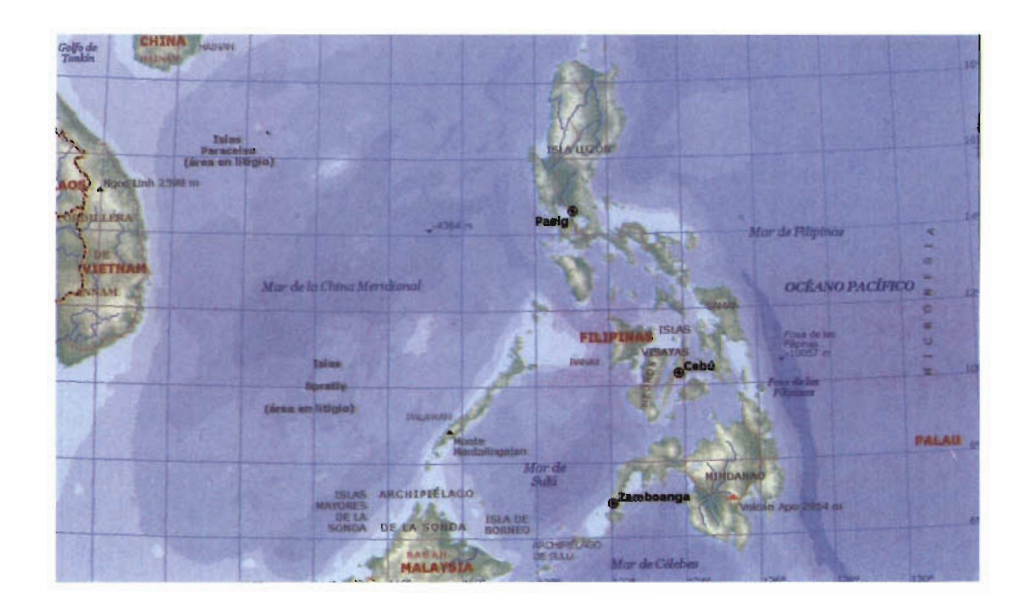
La navegación siguió durante unos días sin novedad. Sin embargo, pronto ocurrió el primer y más grave incidente de la expedición: la deserción del patache *San Lucas*. Solía navegar en descubierta, por delante del grueso de la armada. Como viera que la distancia que les separaba era cada vez mayor, el capitán general, ordenó que se hicieran señales al capitán, Alonso de Arellano, para que no se separara más de media legua de la capitana. A pesar de la orden, al anochecer del último día de noviembre la separación era de dos leguas y al amanecer del día siguiente se perdía definitivamente.

Según pasaban los días, la armada avanzaba proa a las islas Reyes y Corales, situadas a nueve grados de latitud norte. Urdaneta convino también que con escaso desvío podrían tomar los Arrecifes y Matalotes, quc estaban a diez grados. Desistieron, sin embargo, de arribar a las islas Nublada y Rocaparti-



da, de las que hablaba la Instrucción, para no perder tiempo inútilmente. Sin embargo, los dispares cálculos de situación efectuados por los pilotos de los distintos navíos de la escuadra constituían un motivo de preocupación para Legazpi, porque las diferencias eran tan enormes y cada piloto defendía sus resultados con tal ardor que, finalmente, decidió confiar únicamente en Urdaneta. El 9 de enero de 1565, avistaron las islas Matalotes. Urdaneta bajó a tierra para actuar de intérprete, aunque no pudo entender a la pareja de ancianos con la que pudieron solo hablar por señas. El 22 de enero llegaron a la isla de Guam o de los Ladrones, como llamaban los españoles por su condición de tales de los nativos, los pilotos creían que eran las Filipinas, Urdaneta, por supuesto, no. El 3 de febrero, salió la armada de la isla para emprender viaje hacia el oeste.

Diez días más tarde, la armada llegó a Samar, repitiendo en esta etapa de su viaje la misma derrota de Magallanes cuarenta y cinco años atrás. Surgieron las naves en cuarenta brazas y luego Legazpi envió en los bateles a Urdaneta con el maese de campo, Mateo de Saz, y el capitán Martín de Goiti en busca de un puerto, río o población, y ver sí podían entablar relaciones con algunos indios. Los enviados recorrieron toda la bahía y no hallaron puerto ni población, y, aunque sí vieron algunos indios en canoas, éstos no quisieron esperar ni escucharlos. Era evidente que la majestuosa silueta de los buques recortándose en el cielo había impresionado a los indígenas. Ignoraban estos que los hombres embarcados en aquellas naves necesitaban de ellos angustiosamente. Legazpi tenía urgente necesidad de aprovisionarse. Y, además, le importaba, sobre todo, ponerse cuanto antes en contacto con los indígenas.



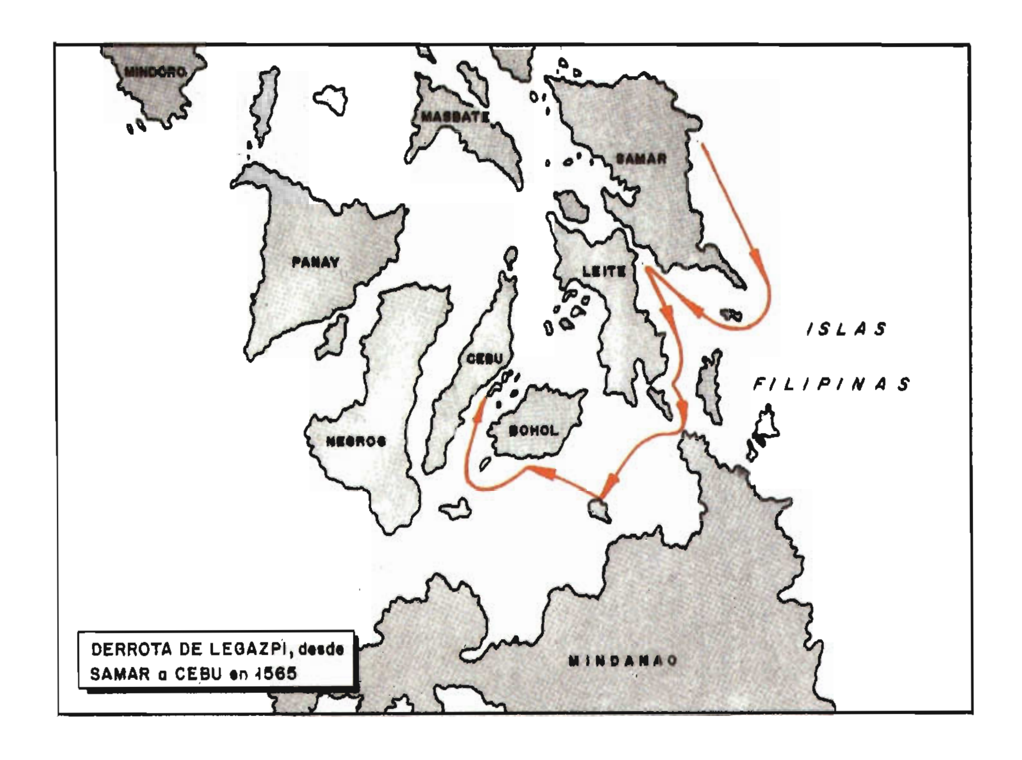
Nadie mejor que el agustino para esto. Como conocedor del idioma malayo, sus servicios resultaban ahora inapreciables. Sin embargo, los primeros intentos de Urdaneta para comunicarse con los aborígenes fracasaron por completo. No obstante, al día siguiente, algunos indígenas con su jefe Calayón se acercaron en una embarcación manifestando deseos de hablar con los castellanos y los colmaron de regalos. Volvieron a por más regalos, al día siguiente, pero respondieron muy a medias a los requerimientos de aprovisionamiento que les manifestó Legazpi. Lo mismo ocurrió al tercer día.

El 20 de febrero la armada, aprovechando la mayor frescura del viento y largando las gavias y algunas velas más, abandonó el puerto de la isla de Samar o Ibaobao, como se llamaba entonces, y surgió en una bahía de la isla de Leyte, que los españoles llamaron de S. Pedro. En esta isla se acercaron a los buques varios jefes nativos, atraídos más que nada por la curiosidad, y prometieron a los navegantes grandes cantidades de Víveres. Se repetía la historia de Samar, pues todo quedó en vagas promesas que en ningún momento se materializaron.

El día 5 de marzo llegó la armada a Cabalian. Al acercarse las naves, la gente comenzó a salir de sus casas, pero nadie osaba acercarse a la playa. No tardó en subir a bordo de la nao capitana un pequeño grupo de cuatro indígenas. Uno de ellos llamado Camotuan, proclamaba ser hijo del cacique de aquel pueblo, Maletec, él se presentaba al capitán general para sangrarse. Urdaneta le demandó la necesidad de bastimentos, que estaban dispuestos a pagarlos bien. Camotuan respondió asintiendo a las demandas de Urdaneta. Al día siguiente traerían todos los comestibles que necesitara la armada. Pero al amanecer el poblado estaba totalmente desierto. Urdaneta, en un idioma de

circunstancias, mezcla del usado en las islas Molucas con palabras malayas, hizo un llamamiento desde la capitana pidiendo las provisiones prometidas el día anterior, dirigiéndose a un auditorio inexiste, y lo repitió después desde tierra, acompañado por el alférez mayor y el escribano. Esta vez tuvo mejor suerte, pues Camotuan apareció al poco tiempo disculpando la desbandada de sus paisanos, pero tuvieron que optar por tomar por la fuerza los bastimentos. En vista de las dificultades, decidieron dirigirse a la isla de Mazagua, que había dado una buena acogida a la expedición de Villalobos.

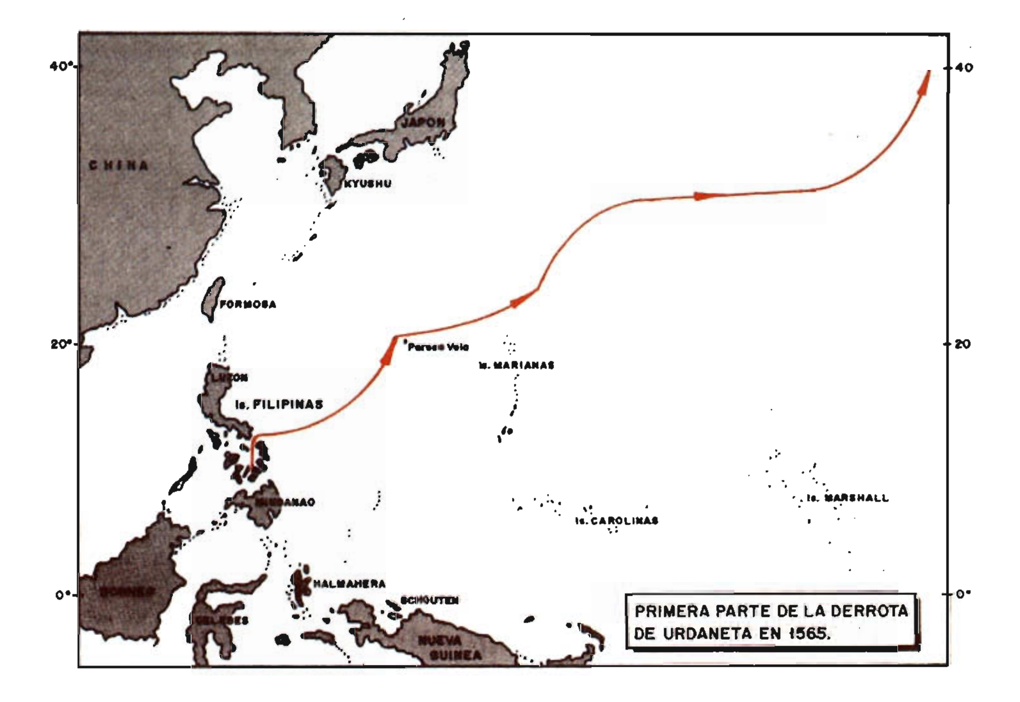
El sábado 10 de marzo llegaba la escuadra a la isla de Mazagua, situada al sur de Leyte, y ese mismo día envió el general a Urdaneta y al maese de campo en dos bateles y con una docena de soldados. Pero los resultados fueron igualmente negativos y Legazpi decidió dirigirse a la isla de Camiguin, al norte de Mindanao. En esta se repitieron las mismas circunstancias anteriores, por lo que la escuadra puso rumbo a la isla de Butuan, pero las corrientes contrarias la llevaron hacia el norte, junto a Bohol, una isla de forma circular en el interior del archipiélago. La exploración de la isla dio como resultado el hallazgo de un puerto natural, junto a este puerto había una pequeña aldea, abandonada por sus pobladores. Legazpi convocó junta de oficiales para decidir que hacer. Se dividió la fuerza, las dos naos se dirigieron al puerto descubierto y el patache iría a explorar Butuan con abundante tropa y artillería. Justo después de la salida del *San Juan*, un acontecimiento vino a cambiar el rumbo de las cosas, un gran junco fue detectado desde la *San Pablo* se envió primero un batel con cinco hombres armados y después dos más con soldados fuertemente armados para apoyar al mando del maestre de campo y el capitán Goiti. El junco era de unas cuarenta toneladas y la tripulación, unos cuarenta y cinco hombres, parecía malaya, probablemente de Borneo, y se resistieron al abordaje pero fueron reducidos, aunque con un muerto y una veintena de heridos, varios de ellos graves. El interrogatorio, en malayo, corrió a cargo de Urdaneta y pronto descubrió que entre los supervivientes se contaba con dos personajes: el piloto del rey de Borneo y el factor del mismo personaje. El junco pertenecía a un comerciante portugués residente en Borneo, llamado Antón Maletis, y la mercancía embarcada lo estaba en su totalidad por cuenta del rey de Borneo. Previa consulta con Urdaneta tomó una decisión sorprendente, renunciar al botín, lo cual molestó a la soldadesca hispana, pero iba en línea con las instrucciones recibidas y podía ser un golpe de efecto de cara a sus dificultades con los nativos de las islas. Urdaneta les preguntó, a sugerencia de Legazpi, la razón de la hostilidad en todas las islas y el piloto del junco les indicó que hacía unos dos años llegaron ocho buques fuertemente armados, tripulados por marineros portugueses procedentes de las islas Molucas. Arribaron a Bohol, donde se les recibió amistosamente. Sin embargo, aquellos marineros, poco después de su llegada, atacaron a los habitantes desprevenidos y luego de saquearlos se fueron llevándose con ellos muchos prisioneros. La devastación fue repetida sistemáticamente en todas las islas colindantes y culminó en Mazagua. Desde allí, los piratas portugueses volvieron a sus bases de partida vendiendo a los apresados como esclavos



en los puertos donde recalaban. Entre muertos y cautivos sus victimas sumaban más de ochocientas personas. Y lo curioso del caso es que los portugueses decían por todos los lugares de sus fechorías que eran de Castilla. Después de estos hechos las circunstancias empezaron a cambiar, tanto en Bohol como en las demás islas. Urdaneta, al mando de la pequeña fragata, se dispuso para una expedición que tenía como objetivo un reconocimiento de aquel laberinto de islas. Quería llegar hasta Cebú. Mientras las reparaciones que los carpinteros estaban realizando en la capitana habían terminado y, a falta de la vuelta de Urdaneta y demás expedicionarios, Legazpi consideró que había llegado el momento de tomar una decisión sobre en que isla establecerse, es decir había que organizar el regreso. La Junta, celebrada a bordo de la capitana, tomó la decisión de poblar la isla de Leyte. La falta de noticias de la expedición de Urdaneta tenía muy preocupado a Legazpi, por eso organizó una búsqueda por medio de un parao que pidió, a través de los borneys, a los caciques Cicatuna y Cigala. Estos se ofrecieron a ir a Cebú en persona y pusieron a disposición un gran parao con treinta remeros, aunque pidieron arcabuceros por si en la travesía encontraban piratas. Dos soldados embarcaron para acompañarles y aunque no encontraron ni rastro de la fragata si informaron sobre Cebú. Vivía mucha gente y muy rica, que tenía toda clase de bastimentos, sobre todo arroz y mijo. El oro abundaba y la gente lo usaba como adorno. Había un puerto muy grande y protegido y unas trescientas

casas. Con la vuelta del parao sin noticias de la expedición, la preocupación de Legazpi se acentuó. Todos lo daban por muerto a consecuencia de alguna acechanza de los indígenas. Sin embargo, ante la sorpresa y alivio de todos, la pequeña fragata llegó aquella misma noche, víspera de la Pascua de Resurrección. Urdaneta contó que al salir de Bohol las corrientes los llevaron a la isla de Negros y cuando quisieron volver fue imposible, todo estaba en contra, los vientos y las corrientes. Tuvieron que rodear la isla, ciento cincuenta leguas. A los pocos días, entraron en contacto con unos nativos en la desembocadura de un río, y no los recibieron mal, incluso pactaron con ellos. Sin embargo, poco después, cuando el piloto borney estaba bañandose en la playa, fue atacado por un grupo de salvajes que le cortaron la cabeza y se la llevaron. Al día siguiente varios paraos se acercaron en actitud amenazadora y tuvieron que hacer uso de los arcabuces para asustarlos. Mientras rodeábamos la isla de Negros alcanzamos la costa de Cebú que estaba enfrente, así que la reconocimos a lo largo de treinta millas. Estaba muy poblada y a lo largo de la costa había muchos pequeños poblados de cuarenta o cincuenta casas cada uno. Había numerosas sementeras y plantaciones. Parece una isla rica, muchos indígenas llevaban adornos de oro. Las noticias sobre Cebú hicieron cambiar de idea a los expedicionarios sobre la isla a poblar. Legazpi convocó otra nueva Junta en la que se decidió que esa isla sería en la que se establecerían. Contaron con la oposición de los agustinos, como en la anterior, incluido esta vez Urdaneta por las razones dadas por este para no venir a las Filipinas.

La noche del domingo de Resurrección, la escuadra salió de Bohol. La distancia entre las dos islas era apenas de quince leguas, pero los vientos y las corrientes contrarias, aunados con las calmas, retrasaron la llegada al objetivo hasta el viernes día 27 de abril. Ese mismo día fondearon, a las diez de la mañana, fondearon en Cebú el patache y la capitana. La almiranta no pudo hacerlo hasta el día siguiente. La situación de los expedicionarios fue en extremo precaria desde el primer momento, pues todas las noches se acercaban los nativos a atacar a los centinelas. No concedían a los castellanos un momento de reposo. Amparándose en los espesos bosques de los alrededores del poblado, llegaban sin ser vistos hasta la misma guardia. Fue por eso que las primeras órdenes de Legazpi fueron talar las inmediaciones del poblado. Por fin, el 8 de mayo, después de una misa mayor oficiada por los cinco agustinos, con confesión y comunión general de todos los expedicionarios, se puso con solemnidad la primera piedra de lo que sería el fuerte y la futura villa, que llevaría el nombre de San Miguel, por haber sido fundada el día del recuerdo de su aparición. El 15 de mayo Urdaneta comunicó al capitán general que consideraba a la nao *San Pedro* como el barco de la armada más apropiado para el tornaviaje, porque era la más resistente y, en caso de un largo viaje, resistiría mejor tanto la broma como los temporales. Tenían la mayor parte de los bastimentos para ocho meses a bordo y esperaba salir dentro de dos semanas. La junta había decidido que el capitán fuera el nieto del jefe de la expedición, Felipe Salcedo, que tenía la edad de Urdaneta cuando llegó a las Malucas y era un joven muy maduro para su edad y además poseía unos

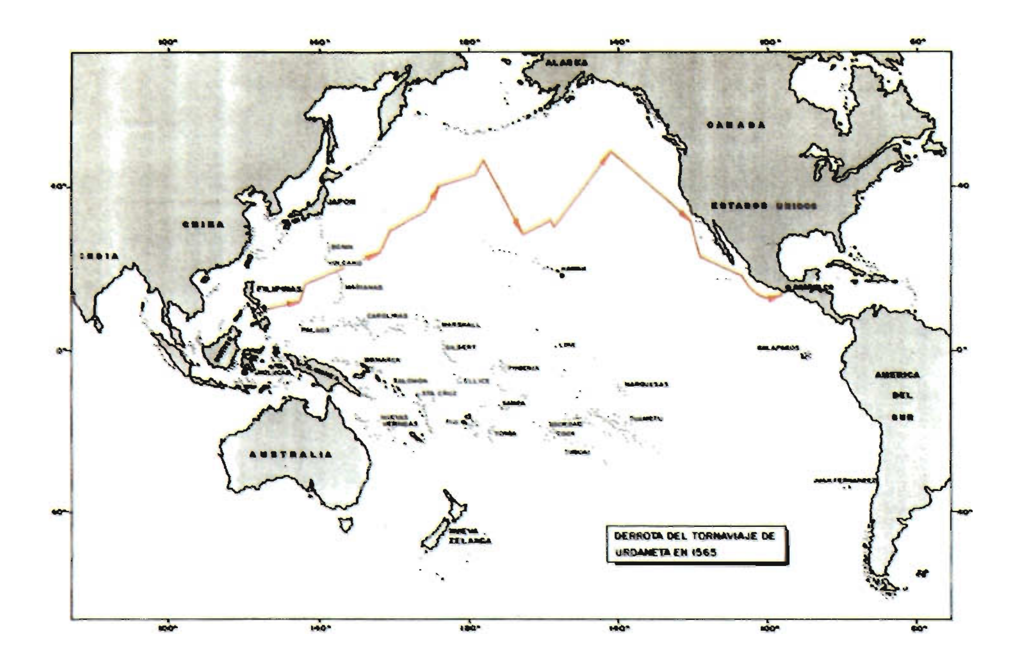


PRIMERA PARTE DE LA DERROTA DE URDANETA EN 1565.

conocimientos de navegación poco comunes. Por otra parte, contaban con gente muy buena, como el piloto mayor Esteban Rodríguez, el contramaestre Francisco Astigarrabía y el piloto del patache Rodríguez de Espinosa.

Al amanecer del 1 de septiembre de 1565, salió de su fondeadero de la isla de Cebú en demanda de Nueva España, llevando a bordo al capitán general de la armada, quien poco después desembarcó a su esquife y despidió a la *San Pedro*, que se dirigía lentamente hacia la isla de Mactán. Durante una semana, la enorme y panzuda nao por entre las islas del archipiélago filipino con lentitud propiciada por los vientos flojos y estando cerca la salida a mar abierto decidieron hacer aguada antes de salir definitivamente de ellas. La elegida fue una isla alta con un volcán en erupción en una de sus montañas (Luzón); a media tarde, los toneles de agua estaban a rebosar, los pañoles de leña a tope y toda la cubierta llena de cerdos, cabras y gallinas. Levaron y se dirigieron en demanda del estrecho de San Bernardino.

El día 9 de junio, la nao navegaba ya en mar abierto. Había llegado el momento de poner un rumbo y Urdaneta indicó rumbo nordeste hasta llegar al paralelo cuarenta donde esperaba encontrar vientos favorables, como había comprobado en sus viajes y ratificado preguntando a otros navegantes. En ese paralelo esperaba tener no solo vientos del oeste que los favorecerían, sino corrientes marinas que los favorecerían también. A partir del día 10 se dejaron de ver las altas cumbres de las montañas de las últimas islas de las Filipinas. Empezó la navegación monótona. A pesar de su confianza, Urdaneta oteaba continuamente en busca de indicios de vientos favorables. La *San Pedro*,



mientras tanto, orzaba o navegaba de bolina con vientos adversos del este y nordeste. El día 21, día de Corpus Christi, avistaron un farallón en medio del océano, que hoy se denomina Okino-Tori y, también, Parece Vela. Urdaneta lo situó en latitud veinte grados y a trescientas leguas de Cebú. La navegación prosiguió monótona y sin incidentes; unos pocos días de calma y otros de mar gruesa, cerrazón y aguaceros fueron los únicos detalles que señalar. Al mes de navegación el barco había alcanzado los treinta grados y entran en la corriente del Khuro-Shivo, los vientos soplaban francamente de estribor, con lo que navegaban a la cuadra. El avance de la nao era muy superior al de los días precedentes. La carne y el pecado, así como la verdura fresca se habían acabado hacía ya días, y el menú consistía en arroz o maíz, pan seco y garbanzos rociados con un poco de vino de palmera. Habían avanzado seiscientas leguas, pero Urdaneta estimaba que debían seguir subiendo, para tener el viento a un largo o de popa y sobre todo una corriente que les empujara hacia el leste, y esperaba estar antes de dos semanas en cuarenta grados.

El 20 de julio, alcanzaron los cuarenta grados de latitud y cambiaron el rumbo al leste. Urdaneta estimó que en dos meses estarían frente a las costas del Nuevo Mundo. Tras varios días de calmas y vientos variables, alcanzan la longitud de los 170° Oeste. Desde aquí descienden en latitud durante 12 días navegando al sudeste para, en latitud 31°30`, volver arrumbar al este-nordeste para ganar latitud. Los dos pilotos de a bordo, así como Urdaneta, comprobaban sus apuntes a diario, pero en todos ellos la carencia de novedades era la tónica general. Todos se limitaban a anotar las singladuras efectuadas. Entre quince y treinta leguas, según la fuerza y dirección del viento, era lo normal.

A mediados de agosto hubo mar gruesa y aguaceros de mediana virulencia, pero que solamente obligaron a amainar algunas vela de gavia y por el contrario proporcionaron un agua extra. Sin embargo, la ausencia de incidentes meteorológicos no excluía que los hubiera de otro tipo. El escorbuto y las diarreas habían hecho su aparición y el número de enfermos iba en aumento. Fray Andrés de Aguirre, agustino que acompañaba a Urdaneta, llevó el peso de cuidar a los enfermos con la ayuda del propio Urdaneta, sin dejar sus funciones de cosmógrafo. El 1 de septiembre, justo tres meses después de la salida, murió el primer marinero enfermo. Tras un pequeño responso por parte de Urdaneta, el cuerpo del desdichado fue arrojado por la borda con un lastre atado a los pies. Dos días más tarde murió otro. Poco a poco iban enfermando uno tras otro los marineros. Los dos agustinos se multiplicaban en sus labores de enfermeros. Tenían que cambiar y limpiar a casi cien enfermos que ocupaban cada rincón del barco. Sin embargo, el tercer día ocurrió algo que levantó los ánimos de los tripulantes. A las siete de la mañana, Espinosa, que estaba de guardia como piloto, descubrió una bruma que indicaba, sin lugar a dudas, la presencia de tierra. Esto fue confirmado inmediatamente por la presencia de grandes aves que sobrevolaron el barco. Parecía una isla que, Salcedo quiso llamarle la Deseada si se confirmaba, sin embargo, quedó en eso. Pero era evidente que la tierra continental estaba ya al alcance de los navegantes y Urdaneta ordenó navegar al sudeste para dirigirse directo hacia el puerto de Navidad. El 10 de septiembre, el piloto mayor Esteban Rodríguez cae enfermo y el 18 fueron avistadas las tierras septentrionales de Nueva España. La noche del 25 al 26 murió el maestre de la nao y, al día siguiente, Esteban Rodríguez. Al amanecer del 1 de octubre se encontraban a poca distancia del puerto de Navidad, pero Urdaneta, recordando lo mal sano del lugar, las pocas condiciones que reunía para la asistencia hospitalaria y que el viento lo tenían a favor, aunque solo quedaban treinta hombres en condiciones de colaborar en una maniobra, decidió sugerir a Salcedo dirigirse a Acapulco que, lo consideraba con mejores condiciones.

El 8 de octubre, en el momento de penetrar en la bahía de Acapulco, no llegaban a dieciocho los hombres que estaban en condiciones de trabajar. Sin fuerzas para realizar la más pequeña maniobra, los supervivientes cortaron la eslinga y demás jarcia de labor de las velas, con la que estas cayeron ruidosamente sobre cubierta. La nao perdió lentamente velocidad y se meció suavemente en el centro de la gran bahía. El viaje de vuelta había durado cuatro meses y ocho días. Veintiséis hombres habían muerto, entre ellos uno de los nativos que había enviado Legazpi. Pero lo importante era que se había conseguido abrir una nueva ruta. Ya era posible la colonización de las islas Filipinas.

Curiosamente, apenas a media legua, se mecía suavemente una pequeña nave de aspecto familiar, era el patache *San Lucas*.

Las noticias del feliz arribo de la *San Pedro* a Nueva España recorrieron los territorios hispanos como la pólvora. El paso de Urdaneta y demás tripulantes de la nao por las ciudades de Nueva España de camino hacia la capital

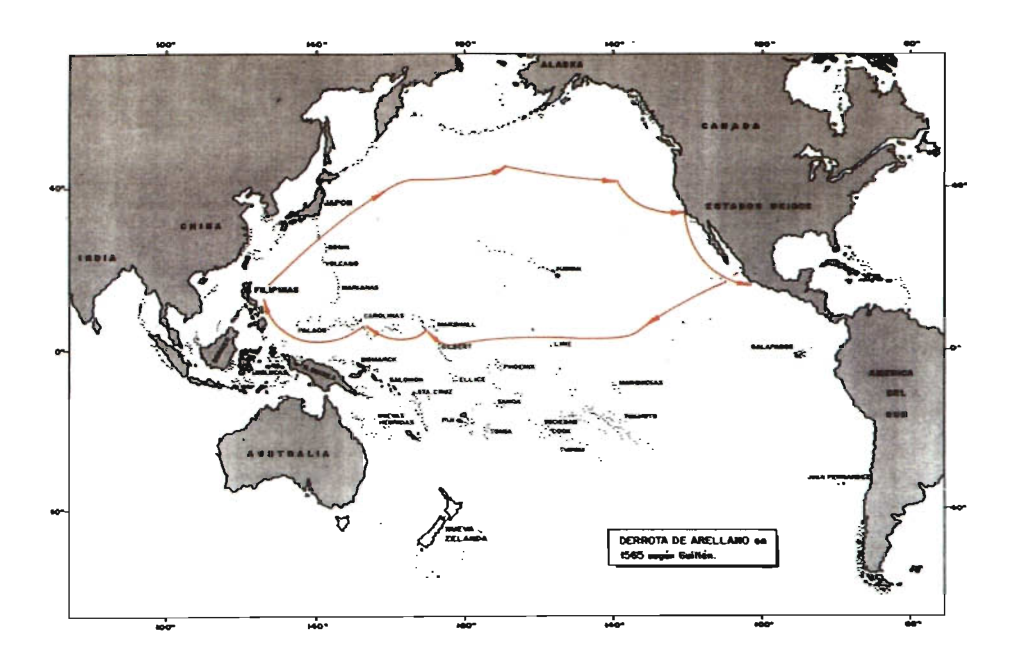


fue una ininterrumpida sucesión de multitudes, arcos, gallardetes, cabildos ceremoniosos, misas, tedéums, tañidos clamorosos de campanas, festines, comedias, mascaradas, fuegos y danzas de indios con sus plumas multicolores. A su llagada a la capital, Méjico se volcó en un apoteósico recibimiento a los héroes, y en particular a Urdaneta, que había sido el gran artífice del viaje de vuelta.

Los cosmógrafos que estudiaron sus cartas náuticas alabaron la exactitud y meticulosidad de sus observaciones meteorológicas, y su minucioso estudio acerca del régimen de vientos predominante en el Pacífico. Su trabajo fue considerado por los expertos una obra excelente, fruto de la más paciente observación.

Hubo, no obstante, alguna voz discrepante dentro de la Real Audiencia que argumentaba que no era el primero que había vuelto de Filipinas, puesto que el capitán Alonso de Arellano había efectuado la vuelta antes con el patache *San Lucas*. Sin embargo este hecho no empañó la gloria de Urdaneta, puesto que Arellano no había aportado datos de la ruta que había seguido ni sus mapas indicaban en modo alguno el derrotero que debían seguir los futuros navegantes. Era incluso dudoso que hubieran alcanzado las Filipinas, pues sus anotaciones estaban llenas de inexactitudes. Además, los datos imprescindibles para realizar el tornaviaje habían sido facilitados por el propio Urdaneta, en las reuniones previas a la partida con todos los pilotos de los buques de la armada, para que pudieran volver en caso de que se vieran perdidos del resto de la armada, como había pasado en la expedición de Loaysa y que tan bien conoció el fraile.

Los padres Urdaneta y Aguirre, una vez tomado el merecido descanso en el convento de San Agustín de la ciudad de Méjico, se dispusieron a emprender viaje a la Península, ya que la Real Audiencia, deseosa de informar a Feli-



pe II del trascendental acontecimiento, organizó en seguida a ambos frailes el viaje a Madrid. Nadie mejor que el propio triunfador podía dar al Rey detalles sobre la gloriosa jornada.

Los dos agustinos llegaron a la capital de España el 2 de mayo de 1566. El rey los recibió en audiencia especial en el palacio del Pardo, acompañado de sus consejeros Ruy Gómez y Francisco de Eraso. Ante los visitantes se sentaba un hombre de unos cuarenta años, de barba bien cuidada, vestido de negro. Sin arredrarse por la magnificencia del momento, y por segunda vez en su vida, Urdaneta se vio ante un monarca español, esta vez el hijo de aquel Carlos I ante quien hincó la rodilla en Valladolid recién regresado de las Molucas. Felipe II, sin duda bien asesorado por sus consejeros, recordó al agustino este hecho. Le dijo que era un hombre notable y que estaba al corriente de sus hazañas en las Molucas cuando era un mozo y dio cuenta de ellas a su padre. Y que ahora volvía habiendo conseguido una proeza aún mayor. Urdaneta le señaló que no había sido difícil, pues tenían a Dios de su lado. El Rey siguió preguntando: «Tengo entendido que las observaciones que hicisteis en vuestra estancia en las Molucas os ayudaron a trazar la ruta de vuelta». Urdaneta: «Así es, Señor. La experiencia de casi ocho años en aquellas aguas fue una ayuda inestimable. Los vientos soplan siempre del leste, por lo que había que encontrar una ruta alternativa. Y ésta se consigue subiendo veinte grados al norte». El Rey comentó: «Sencillo, pero a nadie se le hubiera ocurrido». A continuación, Urdaneta afirmó que, a partir de ahora la ruta quedaba abierta. Había entregado todas sus cartas y derroteros a la Real Audiencia de Méjico. Ellos, a su vez, le habían entregado despachos

para VM. El Rey quiso saber sobre las Filipinas y le pidió al fraile que le contara como era la vida allí, cómo son los nativos de Cebú. El agustino le dijo que la vida allí era muy simple. Bastante parecida a las de las Molucas. La mayoría de los nativos iban casi desnudos y viven en chozas. No así el reyezuelo, Tupas, que posee una mansión sobre una colina, en la que habitan unas doscientas concubinas. Legazpi ha levantado un fuerte en la playa y se lleva muy bien con los nativos, después de vencer los primeros recelos. Trata de seguir vuestras instrucciones al pie de la letra usando la benevolencia siempre que puede; y, ciertamente, así consigue más cosas que con la fuerza de las armas. El Rey manifestó su alegría por oírlo y Urdaneta siguió diciendo que, la islas Filipinas no producían tantas especies como las Molucas, pero sí abundaba la canela. Por lo demás los nativos vivían de la pesca y la agricultura; cultivaban sobre todo arroz y mijo. El Rey volvió a preguntar, esta vez, por el número de clérigos que quedaban allí y el fraile le dijo que tres, pero que la Real Audiencia enviaría algún otro en el próximo viaje. Estaban preparando una nao llamada *San Jerónimo*. Llegados a este punto de la conversación el Rey pidió que le contara algo sobre el viaje de vuelta. ¿Cuánto tiempo habían estado navegando?, el agustino le contestó que unos cuatro meses. Después el Rey preguntó si había aparecido la terrible peste negra y el fraile afirmó que, sí, la mayoría de la tripulación había sufrido en alguna medida, pero casi todos se repusieron. Por fin, el Rey soltó la pregunta que más le preocupaba, si habían tenido algún problema con los portugueses, Urdaneta le dijo que, no, pero era cuestión de tiempo antes de que se presenten a reclamar lo que consideran suyo. El Rey fingió un asombro que estaba lejos de sentir. Recordaba perfectamente las opiniones del agustino al respecto y cómo habían conseguido engañarle dando instrucciones a Legazpi para que abriera los pliegos de la derrota una vez en la mar. Manifestó encontrarse sorprendido, pues los cosmógrafos de la Corte habían manifestado que las islas Filipinas nos pertenecían. Entonces uno de los consejeros terció y propuso al Rey que, los cosmógrafos podrían redactar un documento en el que dictaminen en la cuestión de conciencia planteada por fray Andrés. Felipe II aceptó y les convocó para unos quince días más tarde para hablar del tema. Para entonces ya habrían leído los informes de Legazpi y de la Real Audiencia y tendrían el dictamen de los expertos sobre el tema que preocupaba a Urdaneta. Durante ese tiempo, el Rey les manifestó que sería un placer para ellos contar con su presencia en la Corte.

Un mes más tarde, los cosmógrafos, aunque dando en el fondo la razón a Urdaneta, redactaron un documento ambiguo en el que al final se declaraban sin competencias para la resolución de la cuestión desde el punto de vista jurídica. Era evidente que aquellos técnicos deseaban abrir un pasadizo legal a los deseos de Felipe II.

Durante este tiempo Urdaneta y Aguirre estuvieron acudiendo a la Corte a diario desde el convento de San Felipe el Real de Madrid, y saciaron la curiosidad de nobles, príncipes y princesas.

Antes de despedirlos, Felipe II prometió a los frailes agustinos que tendría



desde sus aguas, añoraba ya la quietud y serenidad del retiro en su pequeña celda de la capital azteca. Las horas tormentosas habían dejado su alma deseosa de paz y sosiego. Contaba a la sazón con cincuenta y nueve años y las penalidades y sufrimientos pasados habían dejado huella en su salud. La energía que tanto le había caracterizado había dejado paso a una calma sedentaria. Su vida entre el murmullo de rezos monacales parecía un contrasentido con su anterior vida de infatigable aventurero.

A principios de 1568, Urdaneta cayó enfermo. Su hígado y riñones se resentían, al cabo de los años, de las privaciones pasadas, de los largos meses alimentándose de comida agusanada y agua putrefacta. El 3 de junio de 1568 emprendió su última singladura con una sonrisa en los

en cuenta sus servicios y les otorgaría la consiguiente merced. No obstante, poco después el Consejo de Indias fijó la exigua cantidad de tres reales diarios para cada uno de los viajeros como ayuda para pagar los gastos de comida y habitación mientras estuvieran en Madrid. Nada quedó, pues, que pudiera contabilizarse a nivel de generosidad regia.

Los padres Andrés de Urdaneta y Andrés de Aguirre regresaron a Nueva España el 13 de junio de 1567, y desembarcaron en el puert6o de San Juan de Ulúa a mediados de agosto del mismo año.

El glorioso navegante, comparable en cierto modo a Cristóbal Colón, ya que a juicio de peritos náuticos, no ofuscados por los oropeles ni por las galas retóricas, no tanto se funda la del ilustre genovés en haber ido a las Antillas, como en haber vuelto



labios en el convento. Su cadáver recibió sepultura en la cripta del citado convento, debajo del presbiterio, pero en el siglo XVII un incendio y una inundación posterior provocaron la desaparición de sus restos.

Lo único que recuerda su figura se encuentra en su pueblo natal, Villafranca de Oria, donde existe una estatua de homenaje, curiosamente en una faceta, lo que evangelizador, que apenas si pudo poner en práctica por las circunstancias de su vida. También existe un monumento de homenaje en Manila, compartido con su amigo Miguel López de Legazpi.

Bibliografía

CABRERO, Leoncio: «España en el Pacífico», *Cuadernos Historia 16*, núm. 122. Información y Revistas, S.A.

CARANCI, Carlos A.: *El tornaviaje. Andrés de Urdaneta (1564-1565)*, ed. Exploraciones y expediciones. Galería de Exploradores.

CUESTA DOMINGO, Mariano: *Urdaneta y Ceraín, Andrés de*. Diccionario Biográfico Español. Real Academia de la Historia.

DE ARTECHE, José: *Urdaneta (el dominador de los espacios del océano Pacífico)*, Madrid, 1943.

DE MIGUEL, José Ramón: *Urdaneta en su tiempo*, ed. Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa.

— *Urdaneta y su tiempo*, Ayuntamiento de Ordizia.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española* (Tomo I).

LANDÍN Carrasco, Amancio: *España en el mar. Padrón de Descubridores*, Editorial Naval

PEREIRA FERNÁNDEZ, José Manuel: «In memoriam de Andrés de Urdaneta en el quinto centenario de su nacimiento». *Revista de Historia Naval*.

ROSSET, Edward: *Los navegantes (Magallanes, Elcano, Urdaneta, Legazpi)*, Ed. Edhasa.

VV.AA.: «La ruta de Urdaneta», *Anuario misional*, núm. 29/2007-2008 (*Diáspora*), Editorial Estudio Agustiniano.

LA EXPEDICION DE LOAYSA: UNA GUERRA EN LAS ANTIPODAS

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Académico (C) Correspondiente de la Real de Historia

Aunque la poco afortunada expedición a las islas del Maluco o Molucas puesta al mando de Loaysa, y que sobrevivió largos años a la prematura muerte del que fue su primer jefe, ha sido recordada en la Historia marítima mundial con alguna profusión, no lo ha sido tanto en el sentido de que, lejos de suponer un viaje exploratorio, y aunque no faltaran en él descubrimientos más o menos importantes, se trató de un intento de ocupación efectiva y de reivindicación de la soberanía de tales islas «De las Especias».

Y si la navegación hasta aquellos confines remotos con los medios y conocimientos de la época es muy de reseñar, no es justo se olvide el valor y la tenacidad de unos hombres que, faltos de todo y en las antípodas de Europa libraron durante años una guerra contra otro poder europeo que estaba mucho más fuertemente asentado y mejor comunicado con su metrópolis.

Si han sido dignas de admiración universal las proezas de los conquistadores del Nuevo Mundo, más lo deben ser las de unos hombres que, sobre ser sus coetáneos, se enfrentaron en condiciones aun peores a un enemigo mucho más temible militarmente, pues como europeo estaba al mismo nivel tecnológico.

De la negociación diplomática al envío de una Armada

La gesta de Elcano, durante la cual las naos *Victoria* y *Trinidad* llegaron a tocar en las Molucas, reavivó inmediatamente los deseos del emperador Carlos I de poseer aquellas remotas islas ricas en productos tan lucrativos. No tardo en crearse una nueva Casa de Contratación, ahora no referida a América, sino *de la Especería* y radicada en Coruña.

Las reclamaciones portuguesas no se hicieron esperar, por lo que Carlos I despachó dos emisarios a Lisboa proponiendo armar cada rey dos buques, que trasladarían a tan lejanos lugares sendas comisiones que dictaminarían sobre el terreno los límites de la posesión de cada país, en la línea del reparto del mundo acordado en Tordesillas en 1494. El Emperador ofrecía dejar en suspenso todos sus proyectos sobre las Molucas si Portugal, paralelamente, hacia lo propio en Malaca, tambien reivindicada por los españoles.

Los portugueses se negaron a tomar en consideración tal propuesta, pero Carlos insistió y consiguió que el rey de Portugal enviara una comisión a

Vitoria para negociar con otra española, nada se logró, excepto acordar el 19 de febrero de 1524, que una comisión mixta se reuniera en otros puntos más cercanos a Portugal.

Para esta Junta Carlos I nombró como sus representantes a Hernando Colón, hijo del gran descubridor, Simón de Alcazaba, el doctor Salaya, Pedro Ruiz de Villegas, fray Tomás Durán y al mismo Juan Sebastián Elcano. El emperador les exhortaba a ponerse de acuerdo previamente entre ellos y a hablar *por una boca*.

En signo de buena voluntad, se decidió que las sesiones se celebraran alternativamente en Elvas y en Badajoz, pero ahí acabó el acuerdo, pues ni siquiera se llegaron a plantear las grandes cuestiones, surgiendo ya las diferencias desde las previas cuestiones de procedimiento. El 31 de mayo de 1524 se dieron las conversaciones por fracasadas.

Aquello decidió á acelerar los preparativos ya previstos de una gran expedición que debía dirigirse al archipiélago y tomar posesión de él en nombre del Emperador (1).

La expedición

La Armada reunida era bastante importante, componiéndose de siete naves, las que referimos a continuación:

Santa Maria de la Victoria, de 300 toneles, capitana de la expedición.
Sancti Spiritus, de 200 toneles, al mando de Juan Sebastián Elcano, piloto mayor.
Anunciada, de 170 toneles, al de Pedro de Vera.
San Gabriel, de 130 toneles, al de Rodrigo de Acuña.
Santa Maria del Parral, de 80 toneles, al de Jorge Manrique de Nájera.
San Lesmes, de 80 toneles, al de Francisco de Hoces.
Santiago, de 50 toneles, patache de la agrupación, al de Santiago de Guevara.

El mando, como capitán general de la expedición, lo ostentaba frey García Jofre de Loaysa, de la Orden de San Juan (los conocidos hoy como caballeros de Malta), comendador de Barbales, de sangre noble y nacido en Ciudad Real, hermano de un destacado obispo.

---

(1) Hemos seguido el clásico de FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, especialmente el Tomo V. "Expediciones al Maluco.Viajes de Loaysa y de Saavedra", Imprenta Nacional, Madrid, 1937, del que se sirvió fundamentalmente el gran escritor ARTECHE, José para sus dos grandes biografías: *Elcano*, y *Urdaneta*, ambas publicadas por Espasa Calpe de Madrid, en su colección Austral, y con sucesivas reediciones desde las originales de 1942 y 1943 respectivamente.

No se sabe que el buen caballero tuviera gran experiencia náutica, aunque, dado su carácter de caballero de San Juan, y destacado, es muy probable que la tuviera, al menos en el Mediterráneo, pues la Orden acaba de ser expulsada de su sede en la isla de Rodas, en 1522, por el sultán otomano Solimán, tras un épico asedio. Justamente por ello, el emperador Carlos cedió a la Orden la isla de Malta (y también Trípoli) para que continuaran con su secular lucha, eminentemente naval desde la pérdida de los últimos enclaves cristianos en Tierra Santa (2)

En cualquier caso, se trataba evidentemente, del clásico mando de la época conferido a un noble, pues muchos de los embarcados no aceptarían el liderazgo de Elcano, con mucho el marino más experimentado de la Armada y el que tenia una decisiva y casi única experiencia en tan largo y duro viaje, en las islas de su destino y en las gentes que debía tratar allí, tanto portugueses como indígenas. Pero, y como se ha repetido a menudo, los marinos *de pura cepa* eran socialmente inferiores entonces a la nobleza. Tambien es verdad que al tratarse no simplemente de una navegación, por larga, complicada y dura que fuera, sino de una verdadera expedición de asentamiento, las capacidades exigidas al jefe de ella excedían en muchos sentidos a la pura pericia náutica, cosa que comúnmente se olvida.

Iban en la Armada embarcados no menos de 450 hombres, la mayor parte de ellos de «guerra», bien armados y pertrechados, como bien artillados iban los buques, en previsión de conflictos. Aunque no hemos podido conocer el número de piezas de artillería de cada barco, resulta evidente que la capitana llevaba al menos una veintena de piezas de diversos calibres, de las que una media docena al menos eran de gran peso y potencia. Entre las armas individuales alternaban todavía las ballestas con los arcabuces.

En cuanto a sus procedencias, debía de haber mayoría de vascos y cántabros, gallegos y andaluces en la parte marinera, y un abanico más amplio entre la gente de pluma y de espada, incluyendo flamencos, alemanes e italianos. De las embarcaciones se sabe que tres eran de construcción gallega y cuatro vasca, tal vez especialmente guipuzcoana por influjo de Elcano, quien convenció para embarcarse en dicha aventura a no menos de tres hermanos y a un cuñado, el capitán del *Santiago*.

Consta que los buques iban cargados con productos para comerciar con los indígenas como paños, lencería, buhonería y quincalleria, siempre muy apreciados por pueblos sin manufacturas muy desarrolladas.

Varios de ellos deberían volver a España, es de suponer que cargados hasta las bordas de valiosísimo clavo, pero algunos se quedarían en las Molucas, como fuerza naval de vigilancia.

Entre las prolijas instrucciones que el emperador daba a Loaysa para su misión figuraba la de que «En ninguna manera se descubriese tierra ni se tocase en los limites del rey de Portugal», lo que debe entenderse como la habitual

---

(2) Cfr en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *Lepanto, la batalla que salvo a Europa*, Grafite, Madrid, 2004, pp. 54-55.

salvaguardia, un tanto cínica, de los políticos de cualquier época. De sobra sabían todos que los portugueses, y su rey en primer lugar, consideraban como propio el archipiélago que ellos debían ocupar para mayor gloria y provecho del emperador y rey y de sus súbditos.

Listo ya todo, la Armada dio a la vela antes de la amanecida del dia 24 de julio de 1525, dando comienzo asi a una aventura que se prolongaría durante más de un decenio.

Un viaje accidentado

La navegación transcurrió sin incidentes dignos de reseñar hasta llegar a las Canarias. Allí se decidió recalar el 1 de agosto en la Gomera para reponer leña, agua, carne y demás, volviendo a dar la vela el 14. Esos días se aprovecharon además para reunir una junta de capitanes, en la que, a instancias de Elcano, se decidió dirigirse sin más demora al Estrecho de Magallanes, pero si alguna nao se separase, se indicaba como punto de encuentro la bahía de Todos los Santos en Brasil, donde se esperaría al resto durante 20 días, y caso de no llegar ninguna otra embarcación, seguir viaje, pero dejando en alguna altura cerca de la costa y bien visible una gran cruz como señal, al pie de la cual se enterraría una olla con un mensaje indicando la situación y previsiones. Lo mismo se haría en el río de Santa Cruz, más adelante.

El 18 de agosto, con mar gruesa, partió el mástil del mayor de la capitana, con la consiguiente contrariedad y necesidad de reparaciones a bordo, pero lo peor fue que, al dia siguiente, la averiada *Victoria* abordó a la *Santa Maria del Parral*, deshaciéndole la popa y abatiéndole el palo de mesana, lo que exigió nuevas y complicadas reparaciones.

El 5 de septiembre, cerca ya de Sierra Leona, se avistó un buque que supuso francés, entonces en guerra con el emperador. Se le dio caza hasta las doce de la noche, en que Loaysa ordenó con un cañonazo cesase la persecución ante el peligro de que la Armada se dispersase. Pero la *San Gabriel* y el patache *Santiago* o no lo oyeron o se hicieron los sordos, consiguiendo el segundo apresar al perseguido, que resultó ser portugués, y al que condujo a la capitana, para dilucidar su destino. El caso provoco una aguda cuestion de jerarquía, pues el capitán de la *San Gabriel*, de rango superior al del patache, reclamó para sí el mérito de la presa, a lo que se negó vivamente el de la pequeña embarcación. Al final se dejó marchar al portugués, con quienes no interesaba crear problemas antes de tiempo.

El 15 de octubre llegaron a la isla de San Mateo (hoy Annobon), antes poblada por los portugueses, pero a la sazón abandonada tras una rebelión de esclavos, pues había sido un enclave negrero, hallándose diversos restos humanos, de construcciones y de enseres. Los viajeros aprovecharon para alimentarse de naranjas, palmitos, diversas aves, huevos y pesca, incluyendo un gran pez que sentó muy mal a quienes lo probaron, aunque sin consecuencias fatales.

Se aprovechó también la escala para reparar los buques y para sustanciar la causa contra el capitán de la *San Gabriel*, quien fue arrestado por dos meses y reemplazado en el mando por Martín de Valencia. También hubo arresto y castigo para algunos hidalgos demasiado quisquillosos con el mando de marinos como Elcano, de menor rango social.

Tras algún incidente menor, como la separación por dos días de la *Sancti Spiritus*, por fin el 5 de diciembre se avistó tierra americana, por lo que se empezó a costear hacia el Sur. El 28 arreció de tal manera que hubo que aferrar velas, desapareciendo al poco la capitana *Victoria* y la *San Gabriel*. La segunda se reincorporó dos días después, pero la capitana seguía perdida, por lo que Elcano tomo el mando conjunto y decidió ir a sotavento a buscar a la nao de Loaysa, buscándolo por tres días, hasta que se decidió a arrumbar hacia el estrecho de Magallanes, pensando que se habría adelantado, como lo hizo la *San Gabriel*, que se separó de las cinco restantes.

El 12 de enero las cinco naves llegaron al río de Santa Cruz, decidiendo Elcano esperar allí a las dos separadas, juzgando que era un fondeadero seguro. Pero los demás capitanes se opusieron, y tras destacar al patache para que dejara un mensaje en la forma acordada, decidieron embocar el Estrecho.

Lo malo fue que se equivocaron en la supuesta *boca*, tomando la del río Gallegos, con lo que las naos encallaron, bien que la marea entrante las puso de nuevo a flote sin demasiados problemas. Reanudada la navegación, fondearon ahora en el cabo de las Vírgenes, pero el temporal del Sudoeste bramo con toda potencia, haciendo garrear y encallar a la propia nao de Elcano, la *Sancti Spiritus*. Las *Santa Maria del Parral*, *Anunciada* y *San Lesmes* sólo consiguieron sobrevivir arrojando al mar la artillería y otros pertrechos.

La situación era dramática, pese a la estación veraniega en el hemisferio Sur. Las tres naos decidieron embocar el Estrecho, pese al temporal que arrecio de nuevo el 17 de enero. Se envió gente a recoger a los náufragos de la *Sancti Spiritus*, entre ellos al joven Urdaneta, quienes entraron en contacto con los indígenas fueguinos. A todo esto se reincorporaron la *Victoria*, la *San Gabriel* y el patache *Santiago*.

Siguió una dura lucha contra los elementos que no describiremos, por bien conocida, en el curso de la cual la capitana sufrió de tal manera que, garreando pese a sus cinco anclas y cinco ayustes, tocó reiteradamente en el fondo, amenazando con partirse.

A todo esto, la desalentada *Anunciada*, se separo de la *Armada* el 10 de febrero, supuestamente con la intención de llegar a las Molucas por la vía del cabo de Buena Esperanza. Nunca se supo más de aquella nao y de su gente.

La *San Lesmes* fue arrastrada por el temporal hasta los 55.º, rebasando la Tierra del Fuego y llegando a divisar la mar abierta, antes de reincorporarse, lo que hace suponer que descubrieron el luego llamado cabo de Hornos, pues sus tripulantes afirmaron haber divisado el fin de la tierra firme.

En cuanto a la *San Gabriel*, con Rodrigo de Acuña al mando, desertó por entonces, volviendo a Brasil, donde esperaba hacer buena carga. Pero allí fue

atacada por tres buques franceses y Acuña, con equivocado criterio, intentó pasar en un esquife a negociar con los franceses, resultando apresado. Sin embargo la tripulación supo rechazar el ataque enemigo, y poco después el de otro buque francés, consiguiendo llegar a Bayona de Galicia el 28 de mayo con 27 castellanos y 22 indios, con bizcocho apenas para cinco o seis días y sólo tres botas de vino.

Quedaban pues solamente cuatro embarcaciones. A la capitana *Victoria* hubo que repararla extensamente, con el costado hundido y la estructura quebrada, teniéndola que desmontar el timón y allanar la obra muerta para superar los temporales. El buque tuvo que ser reparado con tablas, grandes planchas de plomo y cintas de hierro. De igual manera tuvieron que ser reparados los otros tres, menos gravemente averiados. Igualmente se aprovechó la estancia en Santa Cruz para aprovisionarse en lo posible con los escasos recursos de tierra, especialmente aves y pescado, puestos en salazón.

Por fin, tras una durísima navegación de 48 días, llegaron el 26 de mayo de 1526 al cabo Deseado, hoy Pilares, fin del Estrecho, y embocaron el Pacifico.

La dispersión de la Armada de Loaysa

Pero el Pacífico no hace honor a su nombre, y los recibe con gran cerrazón que les hace separarse desde el 31 de mayo y que se convierte en temporal el 2 junio, con lo que se terminó de dispersar la agrupación por completo.

Veamos la suerte de cada uno de los buques:

La situación en el patache *Santiago* era trágica: el pequeño buque no tenia espacio suficiente en sus bodegas para almacenar el bizcocho para su tripulación, entonces de 50 hombres, para lo que dependía de la capitana. Apenas había a bordo cuatro quintales de galleta en polvo y ocho pipas de agua, por lo que su capitán, Hoces, concluyendo en que no podría cruzar el Pacífico, ordenó remontar al Norte, aprovechando la corriente de Humboldt hasta Nueva España (el Perú todavía no era español) dando fondo en el golfo de Tehuantepec el 25 de julio de 1526, en una asombrosa navegación.

En cuanto a la *San Lesmes*, nada se sabe de ella, salvo que, casi con toda seguridad, intentó cruzar el Pacífico. Más de dos siglos después, en 1772, la fragata *Magdalena* encontró una gran cruz, muy antigua, cerca de Tahití, de lo que Navarrete deduce que allí fue a parar la nao. Desde entonces no han cesado las especulaciones, basadas más o menos en los escasos datos y referencias conservados o en hallazgos arqueológicos, especialmente dos cañones aparecidos en Amanu, en las Tuamotu, así como la pervivencia entre los indígenas de caracteres europeos como la piel clara, cabellos rubios o pelirrojos, ojos

claros, etc. Supuestamente llegaron hasta Nueva Zelanda y tal vez divisaron Australia (3).

La historia de la *Santa Maria del Parral* es algo mejor conocida. Al parecer consiguió, tras durísimas penalidades, atravesar el Pacifico y llegar a las Célebes, muy cerca de su destino en las Molucas. Pero en la tripulación se produjo un motín, asesinando al capitán, Jorge Manrique de Nájera, a su hermano y al tesorero, tras lo cual la nao embarrancó en la isla Sanguin, cercana a la de Cebú. Pero los indígenas les atacaron, matando a unos y esclavizando al resto. Ya conoceremos su destino.

En cuanto a la capitana, la *Santa Maria de la Victoria*, en el desastroso estado en que estaba pese a las reparaciones de fortuna que se le habían hecho, consiguió la proeza de llegar a su destino. Eso sí, hizo constantemente agua, con el codaste quebrado, genoles y curvatones. Llevaba a bordo además buena parte de la gente de la *Sancti Spiritus* con lo que había unos 145 hombres. El escorbuto no tardó en hacer presa de ellos, según la descripción de Urdaneta:

«Toda esta gente que falleció, murió de crecerse las encías en tanta cantidad que no podian comer ninguna cosa y más de un dolor de pechos con esto; yo vi. sacar a un hombre tanto grosor de carne de las encías como un dedo, y al otro tenerlas crecidas como si no le hubieran hecho nada».

Nada menos que unos cuarenta hombres fallecieron de la tripulación durante la travesía, y entre ellos Loaysa el 30 de julio y su sucesor, Elcano, el 6 de agosto.

Fue elegido nuevo jefe Toribio Alonso de Salazar, hidalgo montañés, quien a su vez nombró contador a Martín Íñiguez de Zarquizano, de Elgoibar. El 9 de agosto se decidió no subir más en latitud, pues la intención original era remontar hasta Cipango (Japón) y dirigirse por el camino más recto al objetivo final. Poco después avistaron una isla, que llamaron de San Bartolomé, aunque no consiguieron poner pie en tierra. El 4 de septiembre, por fin, avistaron las primeras de las Ladrones, hoy Marianas, pero sin poderse acercar por no tener viento favorable, por lo que tuvieron que bolinear. El 5 se les acercó una canoa con indígenas, uno de los cuales, ante la sorpresa de todos les habló en castellano, pidiendo «Seguro Real», es decir, indulto, pues no era otro que el gallego Gonzalo de Vigo, desertor de la nao *Trinidad* de la expedición de Magallanes, junto con dos portugueses a los que mataron los indígenas. Él, sin embargo, consiguió sobrevivir y sirvió de intérprete. Poco después llegaron nuevas canoas con sal, pescado, patatas, arroz, cocos, plátanos y otras frutas, que fueron intercambiadas por objetos de hierro, muy deseados por los indígenas, once de ellos fueron retenidos a bordo para ayudar con las bombas y por haber mucha gente enferma a bordo.

---

(3) Vid en LANGDON, Robert: *The lost caravel*, Canberra, 1975 y 1988, donde se recogen las hipótesis y estudios de Roger Hervé y François Hervé.

Al poco murió el nuevo jefe, y se discutió sobre si el sucesor debía ser Zarquizano o Hernando de Bustamante, ambos veteranos de la expedición de Magallanes y Elcano, cuestión que intentó resolverse por medio del voto, hasta que el primero la zanjó arrojando las papeletas al mar y proclamando su jefatura.

Tras escalas en Mindanao y Cebú, con incidentes menores, entre ellos la huída de los indígenas de las Marianas con su canoa, llegaron a la isla de Talao en las Célebes el dia 22 de octubre, consiguiendo hacer amistad con su rey, al que dieron una bandera con las armas del emperador, y embarcando los muy necesarios víveres frescos, entre ellos puercos, cabras, gallinas, pescado, arroz, vino de palma, etc. El rey les pidió le ayudasen en una guerra intestina, pero los españoles declinaron la oferta huyendo de complicaciones.

Por fin, el 29 avistaron la isla Gilolo, en las Molucas, pero debido a una calma, solo pudieron fondear en Zamaso el 4 de noviembre.

Así, tras más de quince meses de terrible viaje, llegó a su destino la expedición, con solo una de las siete embarcaciones, la *Victoria*, si bien la mayor de ellas, completamente desbaratada como ya sabemos, con el casco abierto desde Magallanes, mástil del mayor de repuesto desde Cabo Blanco y la proa resentida por su abordaje con la *Santa Maria del Parral*, y la obra muerta ya atacada por la broma. De los 475 hombres, apenas 105 habían conseguido sobrevivir al viaje.

Aquí o poco más suelen terminar su relato los historiadores posteriores, refiriéndose muy de pasada a los hechos posteriores de la expedición (4). Pero, como ya hemos expuesto, y sin desmerecer para nada la hazaña náutica, a ésta le siguió una hazaña guerrera que bien merece sea recordada, porque aquellos hombres, pese a todo lo que habían pasado, pese a su aislamiento y a la precariedad de los medios de que disponían, intentaron cumplir hasta el último extremo las órdenes de su emperador de establecer su dominio sobre el archipiélago.

Otros, después de tal travesía, tales sufrimientos y tales perdidas, se hubieran conformado con «salvar el honor» tras la primera escaramuza, capitulando ante el muy superior enemigo, y nadie se lo hubiera podido reprochar.

El comienzo de una guerra

Como colofón a su expansión por el Índico, los portugueses, al mando de Dom Afonso de Alburquerque, habían tomado Malaca, principal centro comercial de la zona, en 1511, lo que les hizo pronto ser el principal poder en las islas de las Especias.

---

(4) Vid, por ejemplo de CUESTA DOMINGO, Mariano: «Los viajes a las islas Molucas», en la obra colectiva *EL Pacífico español, de Magallanes a Malaspina*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1988, Carlos Martínez Shaw editor, pp. 45-58.

Éstas estaban divididas en cuatro reinos, los de Ternate (o Terrenate), Tidore, Gilolo (o Jailolo) y Bachan, en proceso de islamización desde el siglo anterior, pero que aún sólo era evidente entre los reyes, llamados sultanes, y la clase alta. Estos reinos estaban en continuas luchas internas, pero el establecimiento de los portugueses en Ternate, donde construyeron una fortaleza y almacén, dio a este reino una clara ventaja sobre sus competidores.

Así, la llegada de la *Victoria* y de la *Trinidad* de la expedición de Magallanes, fue bienvenida, pues los soberanos de los otros reinos pensaron que los españoles nivelarían la balanza de poder. Y lo mismo sucedió cuando llego la nueva expedición (5).

Las noticias que recibieron los españoles apenas desembarcados en Gilolo, eran que los portugueses, aliados con el sultán de Ternate, acababan de vencer al de Tidore, que había tenido que huir con sus más leales seguidores, lo que había sembrado la preocupación también allí, pues se imaginaban ser la próxima victima.

Los españoles adujeron que eran siete naos, pues el resto venia detrás, enviando embajada con Urdaneta y Alonso de los Ríos, que fueron muy bien recibidos.

Realmente en Tidore las cosas estaban mal: muerto el viejo rey, llamado Almanzor por los españoles, su joven e inexperto sucesor había sido arrojado del trono y de su capital por los portugueses y sus aliados, teniendo que refugiarse con sus seguidores en zonas montañosas, mientras los pueblos eran saqueados y quemados por los enemigos. El poder de Tidore, con el que se contaba como aliado, era ya sólo una sombra, pero aún se contaba con Gilolo.

No tardaron los portugueses en saber que habían llegado españoles a las islas, por lo que ya el 30 de noviembre, Francisco de Castro se presentó como enviado de García Henriques, jefe de la fortaleza de Ternate, con un requerimiento formal para que los españoles se presentasen allí, o «de lo contrario, echaría a pique la nao con toda su gente, porque todas las islas del Maluco y sus comarcanas estaban por el rey de Portugal».

Los españoles no se dieron por enterados, aduciendo que la carta no estaba firmada y que ellos tenían instrucciones muy precisas del emperador. Hubo aún nuevos requerimientos, esta vez de Hernando de Baldaya, factor de la fortaleza portuguesa.

Los españoles, decididos a no dejarse amilanar, pusieron rumbo con su desvencijada nao hacia Tidore, les retrasó una calma inoportuna, pero luego levantó el viento. En zafarrancho de combate como elemental precaución, y al doblar un cabo el día 29 de diciembre, avistaron a la flotilla portuguesa que iba en su busca, compuesta de dos carabelas, una fusta, un batel grande, otros barcos con artillería y cosa de 80 paraos con centenares de guerreros de

---

(5) ANDAYA, Leonard Y.: «Los primeros contactos de los españoles con el mundo de las Molucas en las Islas de las Especias», en *Revista de Estudios del Pacífico*. núm 11, año II, 1992, pp. 61-84.

Ternate y de otros puntos, todos al mando de Manuel Falcón. Sin embargo, al ver que «la nao era grande e iba bien artillada, conociera su gente determinada y el viento era recio, no se atrevieron a llegar a tiro de cañón».

El 1 de enero de 1527 fondearon los españoles, siendo recibidos por el rey de Tidore, al que llaman Raja Miu, el gobernador y otros caballeros que juraron ser leales amigos de los españoles. Éstos, para demostrarles su apoyo y crear de paso una base o punto fortificado, hicieron tres baluartes de piedra, tierra y madera, con la ayuda de los naturales, pues incluso las mujeres ayudaron, poniendo allí a salvo parte de la artillería, mercaderías y otros enseres de a bordo, así como la mitad de la gente, que se especifica eran por entonces los 105 hombres que hemos mencionado.

Se sucedieron los requerimientos portugueses, todos desechados por Martín Íñiguez, quien recibió un aviso secreto de algún portugués amistoso, previniéndole no fuera a Ternate, pues planeaban matarlos.

Se daba así el caso, paradójico pero no nuevo (como atestiguan hechos análogos en la Reconquista) de que dos pueblos cristianos y emparentados como españoles y portugueses iban a luchar entre sí apoyados por sus respectivos aliados musulmanes, que juraban su lealtad sobre el Coran. Por aquellos años en el Mediterráneo, el rey «Cristianísimo» de Francia, Francisco I, no tenía inconveniente en aliarse con los sultanes otomanos en su lucha contra Carlos I, que, por su parte, apoyaba a los reyes norteafricanos, singularmente al de Túnez, con tal de que se opusieran a la expansión turca.

Un combate artillero

El 17 de enero, a eso de la medianoche, la flotilla portuguesa se acercó sigilosamente al fondeadero de la nao española, pretendiendo tomarla por sorpresa al abordaje. Pero los españoles habían situado un piquete de soldados en una punta próxima, con un verso o pieza de artillería ligera, que los divisó e hizo fuego, dando la alarma.

Generalizado el combate, los portugueses acertaron con un tiro de grueso calibre a la nao, haciéndola un gran agujero y matando a un grumete e hiriendo a otros tres hombres, pero la respuesta les hizo retroceder, a su vez con un muerto y dos heridos, secuela de dos impactos certeros.

Al día siguiente volvió la flotilla portuguesa y reanudó el bombardeo, ahora desde larga distancia, buscando siempre inutilizar a la *Victoria*, alcanzándola otras dos veces mas, y sin que se conozcan sus propias pérdidas. A la hora de la comida se retiraron, yendo a tierra para hacerlo más cómodamente, siendo sorprendidos por 15 escopeteros españoles seguidos de indígenas amigos, que mataron a dos portugueses y a dos caballeros de Ternate, hiriendo a algunos más de unos y otros, sin sufrir bajas por su parte pese al nutrido fuego de los sorprendidos.

Por la tarde se reanudó el cañoneo, izando los portugueses bandera de combate con la tremebunda inscripción: «A sangre y a fuego», pese a lo cual,

y ante la ineficacia de sus tiros y la profusión de los españoles que les disuadían de acercarse más, se retiraron con la noche.

De nuevo se reanudó el nutrido cañoneo al día siguiente, consiguiendo acertar otras tres veces a la nao, pero a medio día se les reventó a los portugueses un cañón pesado, presumiblemente por haber aumentado en exceso la carga de pólvora para conseguir mayor alcance. Tal vez escasos ya de municiones, cansados o creyendo haber inutilizado la nao por completo, los portugueses se retiraron. Se desconocen sus bajas, pero debieron ser muy superiores a las de los españoles, a la luz de los hechos subsiguientes.

Realmente el ataque portugués fue excesivamente prudente, fiándolo todo al efecto de la artillería de largo alcance, que fue, como hemos visto, eficazmente respondida por la de los españoles, aunque éstos se quejaron de que los improvisados asentamientos en tierra no les permitían manejar bien las piezas y que en la ya quebrantada nao, el retroceso y la concusión de las piezas dañaron más sus estructuras que los proyectiles enemigos. En cualquier caso, habían creado un volumen de fuego suficiente como para desanimar a sus muy superiores enemigos, aunque constataron con cierta aprensión que habían gastado nada menos que 12 quintales de pólvora de la limitada carga de la *Victoria*. Y nadie sabía cuando podrían recibir mas (6).

Que la retirada portuguesa, si no forzada fue por lo menos inoportuna, lo prueba el epilogo de este primer combate. En Gilolo habían quedado tres españoles con dos arcabuces, y la misma tarde de la retirada de los portugueses, dos de ellos fueron con 5 paraos de los aliados nativos a llevar comida a los de la nao.

El día 20 se divisaron dos paraos enemigos rumbo a Ternate, saliendo los de Gilolo cada uno con dos o tres españoles con sus arcabuces, consiguiendo apresar uno de los enemigos, en el que el único portugués de a bordo se arrojo al agua muriendo ahogado, mientras que los aliados mataban a 21 de los 23 nativos, salvándose los otros dos porque los españoles «con harta pena de aquella matanza, se opusieron a los de Gilolo a cuchilladas...». Lo que no pudieron evitar fue que cortaran las cabezas de los cadáveres como trofeo que mostrar a su rey. En el parao había una riquísima carga de 120 quintales de clavo e iba armado con dos piezas ligeras o versos.

Combates, treguas y celadas

Generalizada ya la guerra, el rey de Gilolo pidió una guarnición española para defenderse mejor de los portugueses y alguna artillería, mandándole 20 hombres y las dos piezas apresadas.

---

(6) El caso, como tantos otros, pone de manifiesto la grave inexactitud, por decirlo suavemente, de muchos historiadores británicos al suponer que la artillería naval española del XVI, por sus anticuadas cureñas u otras poco creíbles razones, era incapaz de hacer poco más de un par de disparos por pieza al día. Cfr en PARKER, Geofrey: *La Revolución Militar*, Editorial Critica, Barcelona, 1990, pp. 132-134, que se refiere a la Armada contra Inglaterra de 1588, más de sesenta años después de los hechos narrados.

Con su nao inutilizada, los españoles decidieron embarcar dos o tres hombres en cada parao de los nativos aliados, junto con algún arcabuz o pieza ligera. De esa manera emprendieron una dura lucha contra los portugueses y sus aliados, tomándoles algunos paraos tras duros combates, o con expediciones de castigo por tierra contra los pueblos enemigos o rebeldes. En general la suerte fue favorable a los españoles, destacándose especialmente Urdaneta en estos combates.

A primeros de junio se produjo un fuerte choque entre las dos flotillas de paraos, más de cincuenta embarcaciones en total, de los reyes de Gilolo y de Ternate, cada una apoyada por españoles y portugueses respectivamente. Pese a que el combate duro seis horas y se produjeron muchas bajas en ambas partes, el resultado quedo indeciso.

Como puede comprobarse, tampoco la flotilla portuguesa que había cañoneado a la *Victoria* estaba operativa por una cuestión u otra, lo que parece confirmar nuestra suposición de que en tal combate sus pérdidas y daños fueron mayores de los declarados.

En cuanto a los españoles, precisaban de una nao con urgencia, especialmente al comprobar que no llegaba ninguna de las restantes de la expedición, y ante la necesidad ineludible de enviar noticias a España de su llegada y conflicto abierto con los portugueses.

Por más que se consideró, la muy baqueteada *Victoria* no admitía reparación alguna, asi que, a cargo de los carpinteros y marineros, con ayuda de los indígenas, se comenzó la construcción de otra. El problema es que no estaban familiarizados con las maderas de las islas para su oportuna corta y cura, por lo que el esfuerzo fue baldío, pues pronto se vio que las maderas se pudrían incluso antes de haber botado el buque.

Mejor suerte, aunque con sumo retraso, tuvo la tentativa de construir una «fusta», o mejor, galera ligera de 17 bancos, como buque principal de combate. Puede llamar la atención que se escogiera semejante tipo de buque, pero lo cierto es que con aguas, vientos y fondos poco conocidos, en una guerra en un archipiélago, con constantes golpes y contragolpes por mar y anfibios, una galera era algo mucho más efectivo que las más robustas, pero pesadas naos de la época. De hecho los portugueses contaban con una como buque insignia, como ya hemos tenido ocasión de detallar. Ya hablaremos de cómo ambos buques llegaron a enfrentarse.

Tras sus fracasos al recurrir a la fuerza armada, los portugueses volvieron a la negociación, viajando con una nao a Tidore Manuel Falcón para proponer a Martín Íñiguez un armisticio, aduciendo que creyeron que los españoles eran corsarios desmandados. El cruce de mensajes derivó a un reto a duelo entre los dos jefes, si bien el portugués fue disuadido por sus subordinados de llegar a ello. Aprovechando las negociaciones, dos de los españoles escogieron la salida más fácil y menos honrosa y se pasaron a los portugueses.

Hacia mayo de 1527 llegó a Malaca con dos naos un nuevo jefe portugués; Jorge de Meneses, quien reanudó las conversaciones y los requerimientos formales para que los españoles abandonasen tierras supuestamente del rey de Portugal.

Como no se llegara a conclusión alguna, Meneses intentó atraerse incluso mediante la compra a los reyes de Tidore y Gilolo, para que traicionasen y mataran a los españoles, argucia en que fracasó, como fracasó en un intento de envenenamiento, al emponzoñar un pozo del que se surtían de agua los españoles. Al parecer el capellán español se confesaba con el de los portugueses, y este le advirtió de la celada.

De hecho había, sin embargo, una tregua respetada por ambas partes, hasta que dos paraos y numerosas canoas de Ternate atacaron canoas de Gilolo que se dedicaban a la pesca, matando a quince hombres, lo que les reprochó el bravo Urdaneta en su cara, pretextando los portugueses que los nativos de Ternate habían actuado por su cuenta.

El rey de Gilolo no admitió la excusa y armó sus paraos, con el apoyo de Urdaneta y de los españoles allí destacados, tomando cumplida venganza al apresar doce paraos enemigos, cortando la cabeza a los prisioneros que fueran de Ternate y esclavizando al resto.

Los portugueses se quejaron a Martín Íñiguez de la ruptura de la tregua, y éste, muy enojado mandó llamar a Urdaneta, quien acudió acompañado de Quichiltildore, de parte del rey de Gilolo, quien le convenció de la perfidia del enemigo. Martín Íñiguez se dio por satisfecho y prometió recompensas, pero murió el 11 de julio de 1527, tal vez de enfermedad, o como pretenden los cronistas castellanos, envenenado por Hernando de Baldaya en una comida durante las negociaciones.

Fue elegido por votos como nuevo capitán español Hernando de la Torre, montañés y antiguo teniente de Martín Íñiguez.

A todo esto continuaban las argucias de los portugueses: uno de ellos, diciéndose natural de Écija y llamarse Francisco Pérez, se paso a los castellanos. No era más que un intento de quemar la nao de éstos en construcción, bien que fracasó porque la madera no prendió.

Lo que si les salió bien fue el siguiente intento. Como en Tidore, base principal de los españoles, la anterior guerra con los portugueses y sus aliados de Ternate, había dejado devastadas las plantaciones, se enviaron algunos paraos a otros puntos con cinco o seis españoles en ellos, para recoger arroz y otras vituallas en otras islas. Ya de vuelta y confiados en las treguas, navegaron separados y sin tomar las debidas precauciones, por lo que algunos de ellos fueron apresados, con muerte de dos de los españoles.

Otra complicación vino de la juventud del rey de Tidore y de las disputas internas por el favorito de la reina madre, que concluyeron con la muerte del arribista. Por suerte, entre los portugueses surgieron rencillas entre García Hernández que se amotinó con sus seguidores y Jorge Meneses, hasta que al final se reconciliaron tras no pocos avatares.

A los españoles se les pasó el rey de la isla de Maquian o Bacham, ofreciendo como regalo una juanga, embarcación mayor que un parao, pero solicitando ayuda militar de los españoles. Éstos regalaron la embarcación al rey de Tidore y le enviaron siete hombres con algún arcabuz. Los portugueses, antes de que se afianzara allí el dominio español, enviaron en enero de 1528 una

flotilla al mando de García Henriques con una carabela, una fusta y un batel, totalizando 60 portugueses, aparte de 20 paraos con guerreros de Ternate. Desembarcaron y derrotaron fácilmente a la pequeña fuerza española, matando a uno de ellos, Martín de Somorrostro y apresando a otro, Pablo Marinero, quien consiguió fugarse a los siete meses. Los otros cuatro huyeron al monte con el rey de la isla y el resto de sus seguidores, logrando luego pasar a Tidore. Los portugueses devastaron totalmente la isla.

Nuevos y más duros combates

Para entonces, y tras muchos retrasos debido a supersticiones de los auxiliares indígenas, los españoles ya habían terminado su galera en Gilolo, enviándola el 18 de enero de 1528 a Tidore. Como sabemos era de 17 bancos de remos, se le montaron las mejores piezas de artillería disponibles y se nombró por capitán a Alonso de los Ríos y por tesorero al infatigable Urdaneta.

Seis días después, el 24, ya apresó tras combate a un parao enemigo con tres portugueses y artillado con un verso, que al verse atacado, embarrancó en tierra y montó allí su pequeña pieza dispuesta su tripulación a resistir, bien que se tomó al asalto sobre la marcha, enviando el verso al rey de Tidore como regalo.

Uno de los caudillos nativos de mayor mérito y prestigio, Quichilrade, zarpó con 13 paraos en febrero, reuniéndose con los de Gilolo y dando juntos sobre la escuadra del rey de Ternate, sucediéndose una gran batalla, con ventaja de los españoles y sus aliados, aunque hubo muchas bajas entre los indios, incluido su jefe, herido de un disparo, los españoles sólo tuvieron algunos heridos, y algunos más y algún muerto los portugueses.

Posteriormente unos y otros se embarcaron en cruentas expediciones de castigo contra poblados indígenas.

Ya el 15 de marzo, el jefe portugués, García Hernández partió hacia Malaca con un cargamento de 238 quintales de clavo, dejando en Ternate a Jorge Meneses al frente de unos ochenta hombres, una galera, una fusta y un batel o embarcación menor, bien armados y artillados, aparte de los aliados indios, al mando de un tal Quichil de Roes, hermano del rey de Ternate.

Pocos días después, la escuadra de Gilolo, con sus cinco paraos, reforzada con los 10 de Tidore, y en ellos treinta castellanos con escopetas y ballestas, seis versos y dos arcabuces, junto con ochocientos guerreros indígenas, chocaron con la escuadra de Ternate, superior en número y hombres y reforzada por 28 portugueses y 14 versos. El combate fue muy duro, durando tres horas y sin resultado claro, aunque según el protocolo de los nativos, los vencedores fueron los españoles y sus aliados, puesto que quedaron en aguas del combate y pudieron recoger de ellas los miles de calabayes o lanzas arrojadizas que se intercambiaron unos y otros. A los españoles les faltó al final la pólvora.

En cuanto a las bajas, los españoles no sufrieron más que algún herido, 23 muertos y 70 heridos sus aliados, entre ellos nuevamente el bravo Quichilrade, mientras que el enemigo tuvo un muerto y varios heridos entre los portugueses y 85 y más de 100 heridos entre los nativos.

Pero el goteo de bajas continuaba, muriendo poco después en combate en tierra el caballero Paniagua, y resultando herido de tiro de escopeta otro, llamado Fibes.

Un precario socorro: la *Florida* de Saavedra

En medio de aquella recrudecida guerra, una noticia vino a preocupar a ambos bandos aunque por motivos muy diferentes: la llegada de una nao desconocida, aunque presumiblemente española, al archipiélago.

Por supuesto que, entre sus múltiples preocupaciones y crisis a que atender, el emperador y sus consejeros no habían olvidado a los expedicionarios, aunque éstos dudasen ya de ello.

De hecho, se había preparado una expedición de refuerzo, puesta al mando del gran navegante y cartógrafo el veneciano Sebastián Caboto, que compuesta de tres naos y una carabela con 210 hombres en total, zarpó de Sevilla el 3 de abril de 1526, apenas diez meses después de la salida de Loaysa.

Pero no tardaron en aparecer dificultades y desavenencias entre los viajeros, se perdió accidentalmente la nao capitana de la expedición, y Caboto, que en esta ocasión no estuvo a la altura de su fama, terminó por desistir del viaje a las Molucas y no pasó del Plata. Regresó a España nada menos que en 1530, con una sola nao y unos 20 hombres, teniendo que responder ante un tribunal de la frustración de la misión encomendada (7).

Realmente la cuestion fue decisiva, pues de haber llegado a las Molucas incluso sólo una o dos naos españolas, el impacto moral y material de aquella llegada hubiera influido mucho, tal vez decisivamente, en la lucha entre españoles y portugueses.

Claro que ése no fue el único intento de contactar con la expedición a las Molucas, hubo otro más afortunado y con más visión de futuro.

De sobra era conocido que la vía del estrecho de Magallanes era especialmente dura y peligrosa de por si, aparte de obligar sucesivamente y sin escalas intermedias a la travesía sucesiva del Atlántico y del Pacífico. Era necesaria una solución mejor.

Como es bien sabido, para entonces el genio de Cortés había conseguido la conquista y primera colonización de Nueva España, y se pensó, desde entonces, que aquella podría ser una inmejorable base de partida para la expansión española en el Pacífico y una escala intermedia muy adecuada entre tales nuevas y lejanas posesiones y España.

---

(7) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, tomo I, Museo Naval, Madrid, 1972, pp. 190-191.

A las dotes militares de Cortés, bien conocidas, hay que añadir sus aún mayores dotes como organizador, porque lo cierto es que a muy pocos años de la conquista de tan vasto territorio, ya disponía de cuatro embarcaciones capaces de navegaciones oceánicas en el puerto de Cihuantanejo, provincia de Zacatula, en las costas mejicanas del Pacífico.

El emperador no tardó en ordenarle preparar una expedición para llegar a las Molucas, investigar la ruta posible de ida y vuelta, buscar la desaparecida nao *Trinidad* de la expedición de Elcano, y contactar con los españoles de las Molucas.

Los tres buques, al mando de Álvaro Saavedra y Cerón, zarparon del puerto antedicho el 31 de octubre de 1527. Se trataba de los siguientes:

Florida, capitana, con 12 hombres de mar y 38 de guerra.
Santiago, al mando de Luis de Cárdenas, de Córdoba, con 45 hombres.
Espíritu Santo, bergantín al mando de Pedro de Fuentes, de Jerez, con 15 hombres.

En los tres buques se metieron un total de 30 piezas de artillería, entre ellas algunas pesadas y de bronce, las mejores de la época (otro logro de Cortés), armas, municiones, vituallas y *cosas de rescate*.

En un principio la navegación no fue difícil, salvo por una vía de agua en la capitana que inundó un pañol de pan y provisiones. Aunque pudo ser reparada, hubo que tirar 20 quintales de bizcocho estropeado y otros alimentos, complicando esta cuestion, ya de por si árdua en largas navegaciones.

Tras sesenta días de viaje consiguieron llegar a las Marianas, pero cinco o seis días antes, las dos embarcaciones se separaron de la capitana y jamás se ha vuelto a saber de ellas. Otro serio inconveniente es que, a unas 200 leguas de Tidore murió de enfermedad, el piloto y se quedaron sin nadie que supiera situar al buque. Después de varias escalas, en las que rescataron tres hombres de la *Santa Maria del Parral*, dos de los cuales fueron protagonistas de su motín y pérdida, por lo que fueron luego juzgados y ejecutados, llegaron a fines de marzo de 1527 a las Molucas, con 45 supervivientes de su tripulación.

Apenas divisada la nao, unos y otros contendientes hicieron lo imposible por ser los primeros en llegar hasta ella. Lo consiguieron los portugueses con su galera, diciendo a los de la nao que Loaysa estaba muerto, lo que era bien cierto, y que los supervivientes de su expedición se volvían para España, lo que era bien falso, ordenando a la nao que fuera al enclave portugués de Ternate. Pero Saavedra no se dejo engañar, al estar apercibido de lo que podía esperar.

Los portugueses recurrieron a la fuerza entonces, pero les falló su cañón de crujía por tres veces, al no prender la pólvora, lo que resultó providencial pues un tiro de grueso calibre a bocajarro hubiera podido resultar decisivo. Los españoles reaccionaron y rechazaron el ataque, y gracias a un fuerte viento se separaron de sus enemigos, fondeando en Gilolo.

A los portugueses se les unió un batel y decidieron entonces cañonear desde lejos a la *Florida*, como habían hecho antes con la *Victoria*, a fin de inutilizarla. Sólo consiguieron un impacto en un mastelero y sin causar demasiado daño. Consumida su pólvora y eficazmente respondidos por los cañones españoles, decidieron retirarse antes de que llegara la fusta española.

Cabe imaginar la alegría de los españoles al recibir aquel primer refuerzo: la *Florida* venia repleta de pertrechos que necesitaban: plomo para balas de mosquete, balas de cañón y una excelente botica. Tambien traía una buena provisión de escopetas, ballestas, coseletes, lanzas y otras armas. Especialmente valoradas fueron sus tres gruesas piezas de bronce, de las que dejó allí dos, así como siete u ocho arcabuces. Sin embargo apenas traían pólvora y hubo que darles alguna de la ya escasa disponible, y, por supuesto, víveres en cantidad y calidad.

Como es bien sabido, la *Florida*, una vez reparada, con 70 quintales de clavo a bordo, su tripulación reducida a 30 hombres, pero con la inclusión del piloto Matías del Poyo, intentó volver a Nueva España, pero los vientos y las corrientes le hicieron desistir y volver a Tidore. Tenazmente lo intentó de nuevo en mayo de 1529, y aunque consiguió cubrir más de la mitad del trayecto, llegando al sur de las Hawai, de nuevo tuvo que regresar a las Molucas, cuando ya el conflicto había acabado. La gloria del tornaviaje estaba ya reservada al gran Urdaneta bastantes años después, pero estos fueron los primeros y denodados intentos de establecer la conexión novohispana en el Pacifico español.

Un duelo de galeras

Volviendo atrás en el tiempo, la llegada de la *Florida* sembró la preocupación entre los portugueses, pues podía ser solo la vanguardia de los tan temidos, y seguramente decisivos, refuerzos españoles.

Tal vez por eso, Mendo de Baldaya, el capitán de su galera «real», el buque insignia luso en las Molucas, decidió arriesgarse a un choque que, de resultar victorioso, podría cercenar las posibilidades españolas antes de que tales refuerzos se concretasen.

Al parecer, sus instrucciones eran verdaderamente draconianas:

«Si tomases los castellanos y la galera, no dejes ninguno de ellos vivo, porque vienen a tomar y a levantar las tierras del Rey Nuestro Señor de Portugal, y envolvedlos en una vela de la galera y echarlos en medio de la canal de la mar, porque no quede ninguno de ellos vivo ni haya quien vaya a decir a Castilla lo que pasa por esta tierra. Lo cual haced so pena de muerte y perdimiento de vuestros bienes.»

En la galera portuguesa iban una cuarentena de soldados, aparte remeros nativos, y estaba poderosamente artillada con un cañón pedrero, una media

culebrina y un sabage, tres falcones grandes y nada menos que 14 versos, es decir, y como se señala, veinte «tiros» todos de bronce, menos dos gruesos de hierro, un armamento verdaderamente notable para una galera de la época.

En la española iban una treintena de soldados, aparte igualmente los remeros nativos, y el buque iba artillado con un gran pedrero de bronce «muy bueno», dos sacres de bronce, dos falconetes de hierro, un verso de bronce apresado a los portugueses y dos arcabuces defendiendo la popa, es decir, solo seis «tiros» de algún calibre (8).

El 4 de mayo de 1528, apareció Baldaya con su galera frente a la costa y reto a los españoles, aceptando el desafío Alonso de los Ríos, que salió con la suya a hacerle frente.

Dada su inferioridad artillera, los españoles buscaron directamente el abordaje, fallando por tres veces consecutivas, pero a la cuarta lo consiguieron y con efectos demoledores.

De la dotación portuguesa murieron en el combate o de resultas de las heridas ocho hombres, entre ellos su capitán, otros cinco se ahogaron al tirarse al mar, entre ellos el piloto, diez más fueron heridos gravemente, cayendo prisioneros, y otros diez lo fueron sanos o con heridas leves. Las bajas entre los españoles, para la entidad de su dotación, tambien fueron severas, pues incluyeron cuatro muertos y ocho heridos.

Aquella fue la primera y más destacada actuación de una galera española en el Pacífico asiático, un escenario poco recordado de estos buques (9).

La galera portuguesa, con toda su artillería y pertrechos, quedo en manos de los españoles, quienes, faltos de gente para tripularla, se limitaron a dejarla fondeada en su base.

El triunfo tuvo consecuencias inmediatas: el rey de Bacham pidió ayuda para someter a poblados de su isla que obedecían a los portugueses y el rey de Ternate. Inmediatamente, Hernando de la Torre envió a 35 españoles y 30 paraos de Tidore y Gilolo con guerreros nativos al mando de Quichilrade, que tras alguna lucha, aseguraron la isla entera para el 17 de mayo.

La derrota y la capitulación

Pero la situación de los españoles se hizo angustiosa, pese a sus continuos éxitos, por lo menguado de su fuerza y los continuos refuerzos de los portugueses. En Ternate había unos 190 portugueses, aparte guerreros nativos aliados, y al poco recibieron de Malaca un sustancial refuerzo de 150 hombres más, al mando de Gonzalo García de Acevedo, con seis buques diversos y artillería.

---

(8) El resto de la artillería española estaba en la fortaleza de Tidore, incluyendo un cañón, una culebrina, dos sacres y piezas menores.

(9) En nuestro trabajo: *Galeras españolas, del Egeo al Mar de la China*, Colección Bazan, Navantia, Madrid, 2007, no recogimos este primer y brillante episodio de la poco conocida historia de las galeras españolas en tales latitudes.

Enfrente quedaban poco más de medio centenar de españoles, faltos de todo, incluso de ropa, destrozada por el largo tiempo pasado sin reponerla, con víveres escasos que apenas podian proporcionar los reyes aliados, y complementados por la caza de cerdos salvajes. Las contínuas bajas en una guerra que duraba ya tres años, las enfermedades y accidentes, no hacían sino reducir cada vez más la denodada dotación de la *Victoria*. Y faltos de socorros adecuados, salvo el de efectos principalmente morales de la *Florida*, el ánimo de algunos empezó a flaquear.

Pero pretendiendo seguir con la cadena de éxitos, se enviaron dos pequeñas columnas en ayuda de los aliados nativos: una con Alonso de los Ríos con 11 españoles y otra con Urdaneta y sólo seis. Aquello dejaba a la base principal, Tidore, guarnecida sólo con 37 hombres, de los que 12 no eran muy aptos para la lucha, por ser grumetes y pajes, ello sin contar con los lisiados y enfermos, y sin la ayuda de los guerreros nativos, cuyos mejores hombres habían partido para la expedición.

A tal debilidad se unió la traición, en este caso de Hernando de Bustamante, contador general pero preterido anteriormente como jefe supremo, que fuera por esta causa o por considerar imposible la resistencia, entró en tratos con los portugueses y les informó de la debilidad de los españoles.

Una expedición portuguesa atacó el casi desguarnecido Tidore, no tardando en tomar la población, incendiándola y haciendo una matanza entre los naturales, matando a un español y apresando a dos heridos, mientras el resto se refugiaba en la fortaleza.

Los portugueses intimaron a aquellos hombres a la capitulación, apoyando la propuesta Bustamante y cundiendo el desánimo entre los hombres, desertando un artillero flamenco.

Al final tuvieron que hacerlo, entregándose Hernando de la Torre con 23 hombres, mientras que Bustamante y otros once (incluido el capellán y otros dos artilleros flamencos) con Bustamante preferían pasar al servicio de Portugal.

Entre los pequeños destacamentos de Alonso de los Ríos y de Urdaneta reino la consternación al conocer los hechos, cundiendo las deserciones. Ambos capitanes propusieron a la Torre hacerse fuertes en Gilolo y esperar los ansiados refuerzos, pero éste respondió, razonadamente, que la resistencia no tenía ya sentido y que los portugueses se habían comprometido a respetar sus vidas y repatriarlos.

También regresó por entonces de su segundo intento la *Florida*, con apenas 22 hombres agotados y enfermos, teniendo igualmente que entregarse, era el 9 de diciembre de 1529.

Como sabemos, el primer ataque portugués contra la *Victoria* fue el 17 de enero de 1527, por lo que la guerra duró asombrosamente casi tres años justos, en los que los supervivientes de la baqueteada nao *Victoria* lucharon con un valor y habilidad sorprendente y estuvieron muy cerca de conseguir el éxito, y sólo cedieron a su escaso y decreciente número y a la traición.

Los acontecimientos posteriores ya nos parecen secundarios para nuestro propósito: el alzamiento de los indígenas al ver consolidada la hegemonía

portuguesa en el archipiélago, el enorme retraso y dificultades en la repatriación de los que decidieron seguir siendo fieles a su patria y a su emperador, o no se quedaron en unas tierras donde muchos ya tenian familia, etc, etc. Sólo referir que fue ya en 1532 cuando los españoles se enteraron del tratado firmado entre el emperador y el rey de Portugal, y nada menos que en 1536, despojado de todos sus libros, cartas, documentos y papeles, cuando Urdaneta y unos pocos consiguieron llegar a Lisboa.

El Tratado de Zaragoza

Como sucedió tantas veces en la Historia, resultó que la paz ya estaba hecha entre los reyes y sus súbditos, por las comunicaciones de la época, aún siguieron luchando por desconocerlo. De hecho, el acuerdo se firmó en Zaragoza en 22 de abril de 1529.

Ante todo conviene recordar que, intereses y rivalidades coloniales y comerciales aparte, ambas monarquías estaban mucho más unidas de lo que pueda parecer. Carlos I se había casado el 11 de marzo de 1526 con la infanta Dª Isabel de Portugal, que sería madre del Felipe II quien lograría a la postre reunir en su cabeza ambas coronas.

Centrándonos ahora en la negociación diplomática y como apunta una gran investigadora:

> «Portugal seguía manteniendo su irreducible postura: en virtud del Tratado de Tordesillas aquellas tierras le pertenecían. Por eso puede decirse que en Zaragoza es la Corona Portuguesa la que cede, puesto que al comprar los derechos españoles sobre las Molucas, tácitamente los reconocía.»

Por este convenio España vende «todo derecho, acción, dominio, propiedad y posesión o casi posesión y todo derecho a navegar, contratar y comerciar con el Maluco» por 350.000 ducados de oro a 375 maravedíes cada uno. Es un pacto de *retro vendendo*, puesto que el rey de España se reserva la facultad de anular estas renuncias previa devolución a Portugal de la mencionada suma. Mientras el tratado estuviera vigente no podrían ir a la Especieria naves españolas y todo cargamentos de especies que no fuera traído a España por súbditos y barcos portugueses, debía ser embargado. Por su parte, el rey de Portugal se compromete a no levantar nuevas fortalezas en el Maluco, que se considera situado al oeste de una línea que pasa por las islas de las Velas o de los Ladrones, y de Santo Tome (10).

---

(10) DÍAZ TERCHUELO, Lourdes: «El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacifico», *Revista de Estudios del Pacífico*, núm. 4, 1994, pp. 11-21. Un análisis más detallado del Tratado de Zaragoza en ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María: «Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaysa a las islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España», en *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, núm. 21, pp. 217-237.

Para valorar la cantidad que el rey de Portugal pagó, debemos recordar que la expedición de Magallanes, con los cinco buques incluidos, costo unos 8.334.335 maravedíes. Los 350.000 ducados a 375 maravedíes cada uno suponían nada menos que más de 131 millones, lo que da idea del valor atribuido al archipiélago.

Lo curioso es que las Cortes reunidas en Madrid en 1528 encarecieron al emperador que no enajenara al rey de Portugal tierras tan valiosas. Pero Carlos I supo burlar aquella aspiración, declarando que no eran todavía un bien de la Corona, sino que estaban en litigio. Y bien recordamos las inmensas necesidades de dinero de la Hacienda Real e Imperial de Carlos, aparte de que la «Guerra de las Comunidades» era aún un recuerdo bien cercano.

Bueno es recordar que la cuestión no quedó aquí, firmándose nuevo tratado el 8 de enero de 1545, admitiéndose la residencia de los españoles asentados en Tidore y hasta su comercio, y que la línea no fue respetada en lo sucesivo, como se demostró en el caso de las Filipinas, por entonces aún muy poco conocidas.

Y no dejó de resultar paradójico el que, ya en el XVII y ante la amenaza holandesa, muchos de los mayores esfuerzos de los enclaves españoles en Filipinas fueran para defender las Molucas de ese nuevo enemigo. Claro que de 1580 a 1640 las coronas española y portuguesa estuvieron unidas.

Pero con ello nos salimos de los estrechos límites que nos hemos trazado para este trabajo.

Conclusión

No hemos pretendido más que dar un resumen esquemático de los hechos referidos a la expedición de Loaysa, así como y en términos aún más escuetos a las de Cabot y Saavedra, pero incluso en esta limitada visión, resaltan por sí mismos los asombrosos hechos náuticos y bélicos que protagonizaron un puñado de españoles, que son, sin embargo, virtualmente desconocidos fuera de un reducido círculo de especialistas e interesados.

Con mucho menores mimbres se han tejido historias presuntamente inolvidables, pero retamos al lector a que averigüe si faltan aquí alguno: desde terribles navegaciones, enfermedades y mares terribles, escenarios exóticos, desde las heladas tierras del estrecho de Magallanes a las islas del Pacífico, motines y traiciones, heroicos hechos de armas, buques perdidos y reencuentros y rescates, terminando por anécdotas personales en todos los sentidos. Y con el decisivo hecho de que las peripecias aparentemente más novelescas son rigurosamente históricas, rebasando en mucho bastantes creaciones de la más presuntamente creativa imaginación novelística o cinematográfica.

Que sepamos, una de los pocos intentos ha sido el don José Luis Olaizola, con su novela: «Las islas de la Felicidad», en donde se narran los hechos de la expedición Loaysa centrándose, evidentemente, en la figura del gran Urdaneta (11).

(11) Editada por Planeta en 2007.

En otras naciones europeas, los hechos relacionados con la expedición de que tratamos, o los de la expansión hispana por el Pacífico en el siglo XVI en general, hubieran sido explotados hasta la extenuación, dando origen hasta a un género o subgénero en sí mismo.

En la España que ignora o desvirtúa su pasado, ya tenemos bastante con que «Wikipedia» dedique un artículo bastante extenso a la expedición de Loaysa, tal vez mejorable, pero indudablemente encomiable, basado en un trabajo de don Antonio Luis Martínez Guanter, creador de foros en Internet donde se divulga y discute la tantas veces relegada o mal comprendida Historia Marítima y Naval española.

LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI-URDANETA (1564-1565) EL TORNAVIAJE Y SUS FRUTOS

Blas SIERRA DE LA CALLE
Director del Museo Oriental, Valladolid

Tras los sucesivos fracasos de distintas expediciones organizadas a lo largo del siglo XVI por España, para encontrar *la vuelta del Poniente*, pasarán muchos años hasta que el proyecto se plantea otra vez. El nuevo intento será impulsado por el virrey de México, don Luis de Velasco y ejecutado por Miguel López de Legazpi, Fr. Andrés de Urdaneta y los miembros de la expedición de 1564-1565.

I.—Los motivos de la expedición

Los motivos de los viajes de los españoles hacia Oriente y Filipinas eran muy variados. En estas empresas se entremezclaban intereses comerciales, políticos y religiosos. Por lo que se refiere a la expedición de Legazpi-Urdaneta —llevada a cabo entre 1564-1565— estos fines eran fundamentalmente cuatro: encontrar la ruta de vuelta o *tornaviaje* por el Pacífico; tener acceso al mercado de las especias; conseguir un asentamiento que asegurase la presencia española en Oriente; la predicación de la fe cristiana.

La carta de Felipe II al Virrey de México —fechada en Valladolid el 24 de junio de 1559—, habla de los tres primeros:

... y proveais que procuren de traer alguna especiería, para hacer el ensayo de ellas, y se vuelvan a esa Nueva España, (...) para que se entienda si es cierta la vuelta y qué tanto se gastara en ella, y dareis por instrucción a la gente que ansí enviáredes que en ninguna manera entren en las islas de los Malucos, porque no se contravenga el asiento que tenemos tomado con el Serenísimo Rey de Portugal, sino en otras islas que están comarcanas a ellas, así como son las Felipinas y otras que están fuera del dicho asiento, dentro de nuestra demarcación, que diz que tiene también especiería (1)

(1) AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Tomo II, Edición Banco Español de Crédito, Madrid 1991, p. 437; UNCILLA y ARROITAJÁUREGUI, Fr. Fermín: *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, San Sebastián 1907, p. 179.



Fr. Andrés de Urdaneta (1508-1568). Pintura al óleo del siglo XIX. Museo Oriental, Valladolid

1.—Encontrar el tornaviaje

De la consecución del *tornaviaje* dependían el resto de los fines de la expedición. De ahí el interés del Virrey de México y de Felipe II por asegurarse el éxito de la empresa. Y para ello nadie más apropiado que Fr. Andrés de Urdaneta, quien, en su juventud, había participado en la expedición de Loaysa en 1525 —viajando con Juan Sebastián Elcano—, y había pasado ocho años en las Molucas, adquiriendo una gran experiencia en la navegación por el Pacífico. Él —que se encontraba, por entonces como fraile agustino en el convento de San Agustín de México—, defendía la posibilidad de navegar de regreso desde el Poniente hasta Nueva España. El P. Esteban de Salazar, que le conoció y trató en el convento de los agustinos de ciudad de México, dice:

Prometía con tanta deliberación la buelta desde las Philipinas a la Nueva España, que con ser hombre modestísimo en hablar, solía decir que él haría bolver no una Nave, sino una carreta (2).

Esta frase llegó a conocimiento del virrey de Nueva España, don Luis de Velasco, el cual reunió un día a los pilotos y técnicos en el arte de navegar, residentes por entonces en México. Ante ellos Urdaneta mantuvo su tesis con razonamientos que llegaron a convencer a la mayoría de ellos (3).

Posteriormente el Virrey escribe a Felipe II para que apoye una nueva expedición, pidiendo, al mismo tiempo, que elija a Urdaneta para dirigirla, principalmente en su parte más escabrosa, o sea la vuelta a América, atravesando el Pacífico de Occidente a Oriente. Velasco consideraba que Urdaneta *es la persona que más noticia y experiencia tiene de todas aquellas islas y es el mejor y más cierto cosmógrafo que hay en esta Nueva España,... (4).*

---

(2) UNCILLA, Fr. Fermín de: *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, p. 177.

(3) UNCILLA, Fr. Fermín: *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, pp. 178-179.; MARTÍNEZ, SHAW, C.: (Ed.) *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina*, Barcelona 1988, p. 60.

(4) Carta del Virrey Velasco a Felipe II del 28 de mayo de 1560. Ver: UNCILLA, Fr. Fermín: *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, p. 180.

2.—El acceso al mercado de las especias

La afición de los occidentales por las especias y sustancias aromáticas, fue un fuerte impulso para las exploraciones de rutas marítimas que condujeran a los países de Oriente, donde crecían estas plantas: pimienta, canela, clavo, jengibre, nuez moscada, vainilla, etc.

Durante muchos siglos las gentes del Medio Oriente eran los intermediarios de este comercio, entre Oriente y Occidente. A lo largo de la ruta —bien fuese marítima, bien fuese terrestre—, se cargaba a las mercancías con tasas, derechos y peajes. Cuando las especias llegaban a Europa su precio era cien veces más alto que el precio original. Los mercaderes del Medio Oriente, para mantener este lucrativo monopolio, difundían historias fantásticas sobre el origen de estas especias.

La caída de Constantinopla en poder de los turcos (1453) hizo más complicado el aprovisionamiento de tales materias y encareció su valor. El estado otomano, heredero del Bizancio, se convirtió en el más poderoso del Mediterráneo. Ellos constituían una barrera casi infranqueable para los pueblos de Europa que estaban interesados en conectar con estos países de Oriente: Catay (China) y Cipango (Japón) y esas lejanas Indias, mercado de las especias (5).

Los portugueses —por la ruta del Cabo de Buena Esperanza—, se establecieron primero en India (1498), después en Las Molucas (1513) y al año siguiente en Macao, llegando a Japón en 1542, haciéndose con el mercado de las especias y de los productos orientales. A lo largo de las costas de África, primero, y por la India, Indochina y Las Molucas después, los lusitanos fueron creando asentamientos y centros de comercio (6).

Los españoles, por su parte, buscaban un camino hacia esos mercados por las rutas a través del Pacífico.

3.—El asentamiento de la presencia española en Oriente

Este viaje de Legazpi-Urdaneta buscaba también establecer una base estable en Oriente, que permitiese a los españoles entrar en el mercado de las especias y de los productos orientales, y, al mismo tiempo, ampliará los dominios de la Corona Real.

La Instrucción XXX de la Audiencia de México les invita a descubrir:

> *lo que pudierdes en todo lo que cae en la demarcación de su magestad (...) y si la tierra fuere tan próspera, rrica y bien poblada, que os paresca que es cosa conveniente y probechosa, así para el servicio de dios nuestro*

---

(5) SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Catay, el sueño de Colón. Las culturas china y filipina en el Museo Oriental de Valladolid*, 2ª Edición, Valladolid 2002, pp. 13-16. Más ampliamente en: CONCELET, P. B.: y otros, *La via delle spezie*, Milán 1968.

(6) Un resumen de estos descubrimientos portugueses puede verse en: NEWBY, Eric (Ed.): *Il grande libro delle esplorazioni*, Lainate-Milán 1976, pp. 61-81.

señor, como para el aumento de la corona rreal y aprovechamiento de la gente que va en vuestra compañía, y de los que adelante yrán, poblareis en tal tierra, en la parte y lugar que más conveniente os paresca, así para la seguridad de los navíos como para la salud de la gente (...) y con toda la brevedad posible despachareis un navío o dos, los que os pareciere, para esta nueva España, dando aviso y rrelación larga y particular a su magestad y a esta audiencia de todo lo sucedido en la jornada...(7).

La Audiencia de México también había previsto la posibilidad de que no se pudiesen establecer en las islas *así por no dar ellos consentimiento para ello, o por pareceros que se aventura mucho por ser poca la gente que llebais, o por otro algún caso*. De todos modos la instrucción XL deseaba que no se rompiesen los lazos con estas poblaciones, sino que se mantuviese la puerta abierta. Esto se llevaría a cabo por medio de los religiosos agustinos que iban en la expedición. Lo formulaba así: *pero en todo caso converná que entre gente semejante se queden de los rreligiosos que llebais los que a vos y a ellos pareciere, porque será de mucho efecto para adelante, así para la conversión de los naturales como para conserbar la amistad y paz que con ellos dexárdes asentada* (8).

4.—La evangelización

El otro motivo —la difusión de la fe cristiana—, al menos desde el punto de vista teórico, parece ser que era el más importante. Así consta en varios documentos.

El primer de ellos es la carta que Felipe II escribe a Fr. Andrés de Urdaneta, desde Valladolid el 24 de septiembre de 1559. En ese documento expresa los motivos por los que ha sido elegido para dirigir la expedición y la finalidad que se pretende:

... porque, según la mucha noticia que diz que teneis de las cosas de aquella tierra, y entender como entendeis bien la Navegación della y ser cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuésedes en dichos navíos, así para lo que toca a la dicha navegación, como para el servicio de Dios Nuestro Señor y nuestro (9).

---

(7) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, vol. XIII, Manila 1978, pp. 349-350.

(8) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, vol. XII, *pp. 354-355*.

(9) Este documento ha sido reproducido en muchos lugares, entre ellos: MEDINA DE, J.: *Historia de los sucesos de la Orden de N. Gran P. S. Agustín de estas Islas Filipinas*, Manila 1893, pp. 6-7; MARTÍNEZ, B., *Apuntes históricos de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, Madrid 1909, pp. 20-21; RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas,* vol. X, Valladolid 1976, pp. 11-12.

Aquí vemos cómo Felipe II está interesado en que Urdaneta, por un lado, resuelva lo que toca a la di*cha navegación,* que era precisamente conseguir una ruta segura para ir y volver, el deseado *tornaviaje*. Por otro, le pide que vaya *para el Servicio de Dios Nuestro Señor*, es decir para la difusión de la fe cristiana.

Más explícito sobre este tema es la instrucción XXV de la Audiencia de Nueva España, enviada a Legazpi, junto con las demás, con fecha 1 de septiembre de 1564. En ella se puede leer:

> *... y conseguir el fin que su majestad principalmente pretende de traer a los naturales de aquellas partes al conocimiento de nuestra sana fee católica y descubrir la navegación de la buelta a esta nueva España, para acrecentamiento de su patrimonio y corona rreal de castilla...*(10).

En este mismo sentido habla más adelante la instrucción LVI:

> *...pues sabeis que lo más principal que su majestad pretende es el augmento de nuestra santa fee católica y la salbación de las ánimas de aquellos infieles; para el qual efecto, en cualquier parte de pobláredes, terneis particular cuydado de ayudar a los dichos rreligiosos, y darles lugar y licencia para que se comuniquen con los naturales de las tierras donde asentáredes y pobláredes, yendo a sus pueblos dellos para que con su buen ejemplo los edifiquen, y andando entre ellos desprendan la lengua más fácilmente, y entendida trabajen de atraerlos en conocimiento de nuestra santa fee católica, y los conviertan a ella, y los traigan a la obediencia y amistad de su majestad* (11).

Obviamente, la evangelización, era para los agustinos el principal motivo para embarcarse en tal empresa. Así se desprende de la carta que el 9 de febrero de 1564 Fr. Pedro de Herrera y los superiores de la Orden de San Agustín en México escriben a Fr. Andrés de Urdaneta y sus compañeros. En primer lugar se insiste de nuevo en cuál es la voluntad de Felipe II:

> *La voluntad del rey es que vayan a la referida expedición nuestros religiosos, así para moderar al español ejército de mar y tierra con las buenas y saludables enseñanzas de la recta razón y de la piedad cristiana, como principalmente para que brille entre las muchísimas gentes que habitan en los mencionados territorios la esplendorosísima luz de la fe, y a su resplandor y brillo, mediante la misericordia de Dios y vuestra predicación evangélica desaparezcan los errores...* (12).

---

(10) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 344; MORGA DE, A.: *Sucesos de las Islas Filipinas*, París 1890, Edición de J. Rizal, p. 7.

(11) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 365.

(12) MARTÍNEZ, B.: *Apuntes históricos de la Provincia Agustiniana*, p. 28.

Pasa a continuación a exhortar a los religiosos a dar buen ejemplo de *humildad, paciencia y buena disciplina*, pero, sobre todo, insiste en que sean ejemplo de caridad, pues, siguiendo el mandato de Jesús *en esto conocerán todos que sois mis discípulos, si os amáis los unos a los otros* (13).

Esta caridad han de manifestarla, de un modo especial, hacia aquellos a quienes van a predicar. Por eso continúa:

> *Exhortamos, además, muy ahincadamente y apretadamente en el Señor a lustra caridad, para que anuncieis el santo Evangelio de Cristo a todas las gentes, bautizando a los que creyeren en el nombre del padre, del Hijo y del espíritu Santo; instruyéndoles en la santa fe católica (...) enseñándoles a vivir unidos bajo el yugo y disciplina de la fe, de la esperanza y de la caridad...* (14).

Un acto de caridad —y a la vez otro motivo para ir a Filipinas— era precisamente también el interesarse por los supervivientes de la fracasada expedición de Villalobos (1542-1545) y por su hijos y si *están entre los dichos naturales, y siendo así sacarlos de aquella opresión y ponerlos en su libertad y traerlos a sus rreynos para hazerles merced* (15).

II.—Preparativos de la expedición

Desde que se programa en 1559 hasta que se lleva a cabo en 1564 pasan más de cinco años en los cuales —en medio de la burocracia administrativa y los cambios políticos—, se efectúan los distintos preparativos.

1.—La elección de Legazpi como Capitán General de la Armada

Por iniciativa de Urdaneta, el Virrey Velasco escoge como jefe de la expedición a Miguel López de Legazpi, escribano mayor del ayuntamiento de México. Era una persona muy religiosa, miembro de la Cofradía del Santísimo Nombre de Jesús, establecida en el convento de S. Agustín de México, por lo menos desde 1537 (16).

Es muy probable que fuese en este ambiente del convento de S. Agustín, donde Legazpi y Urdaneta se conocieron, una vez que éste último se hiciese religioso agustino en 1553.

---

(13) MARTÍNEZ, B.: *Apuntes históricos de la Provincia Agustiniana*, p. 29.

(14) MARTÍNEZ, B.: *Apuntes históricos de la Provincia Agustiniana*, p. 29-30.

(15) Instrucción de la Audiencia de México núm. XXV: RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, vol. XIII, p. 346.

(16) CUEVAS, Mariano: *Monje y marino. La vida y tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*, Mexico 1943, pp. 356-358. Aquí se transcribe una carta de ese año en la que Legazpi y otros cofrades escriben al emperador Carlos V.

En carta del 9 de enero de 1561 el Virrey de México informa a Felipe II sobre el elegido comentando:

Miguel López de Legazpi, natural de la provincia de Lepuzcua, hijodalgo notorio de la casa de Lezcano, de edad de cincuenta años (dicen que serían unos 58) y más de veintinueve que está em esta Nueba España; y de los cargos que ha tenido y negocios de importancia que se le haam cometido ha dado buena cuenta, y á lo que de su cristiandad y bondad hasta agora se entiende, no se ha podido elegir persona más conveniente y más á contento de Fray Andrés de Urdaneta, que es el que ha de gobernar y guiar la jornada; porque son de una tierra y deudos y amigos, y conformarse han (17).

La razón por la que fue escogido para capitanear esta expedición Legazpi es porque Urdaneta , en cuanto religioso, no podía tener mando militar y político. Por otra parte hablaban a favor de la elección los méritos y honradez de Legazpi y el ser paisano y deudo de Fr. Andrés (18).

Un año antes de ir a Filipinas Legazpi firmaba un memorial en el que nos ofrece otros datos sobre su persona:

...que es vecino de esta ciudad de México y natural de Guipúzcoa (...) que se pasó a Nueva España en el año 28, e que ha quince años que se casó en esta ciudad y tiene nueve hijos legítimos,... (19).

2.—*La construcción de los barcos*

En un principio se proyectó construir dos galeones – uno de 250 y otro de 200 toneladas y un patache de cuarenta toneladas. Al final se añadirá un patache más y se incrementará la capacidad de las naos.

Urdaneta era partidario que estas embarcaciones se hiciesen en el puerto de Acapulco, porque reunía mejores condiciones que el Puerto de la Navidad, en múltiples sentidos: mejor clima, más disponibilidad de mano de obra y materiales de construcción, menor distancia a Ciudad de México y Veracruz, entre otras.

Contra su voluntad los barcos comenzaron a construirse en el Puerto de Navidad —conocido hoy como la Barra de Navidad—, en la costa poniente de Nueva España, a unas ciento diez leguas de México y a unas 180 de Veracruz. Gran parte de la mano de obra era local, pero el personal especializado en la construcción de las naves, los oficiales procedían de España.

---

(17) El texto de esta carta ha sido trascrito por: UNCILLA, Fr. Fermín de:*Urdaneta y la conquista de Filipinas*, p. 182.

(18) CUEVAS, Mariano: *Monje y marino*. p. 197.

(19) CUEVAS, Mariano: *Monje y marino*. p. 197; Datos similares se encuentran en una carta de Urdaneta a Felipe II del 1 de enero de 1561: RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, pp. 304-305.

En su *Memoria al Rey* de 1560, Urdaneta solicita que se cambie de astilleros con estas palabras:

paresce que conberná que el astillero que está en el dicho puerto donde se hazen los nabíos para el descubrimiento y navegación de la mar del poniente, se mude a otro puerto más cómodo y sano; lo uno, porque los oficiales que entienden en la obra de los nabíos, aunque se les da buenos salarios, rreusan de yr allá, así por la falta de salud que allá tienen, como porque las cosas que es menester para su sustentamiento, como son bino e azeyte, y otras cosas de España, valen muy caro, lo cual a seydo causa que aya en la obra de los dichos nabíos pocos oficiales (....) e asimismo porque enbarcándose la gente en tierra no sana, caen muchos enfermos antes de embarcar, y mueren muchos después en la mar (20).

Según los planes previstos la construcción iba demasiado lenta debido a la falta de personal especializado. De ello habla Urdaneta en una carta a Felipe II del 1 de enero de 1561:

...los quales navíos, aunque ha dos años y más que se comenzó a entender en la obra dellos, no están en términos que nos podamos hacer a la vela de aquí a nueve o diez meses, y esto con que haya mexor recabdo de oficiales que hay al presente, lo que se procura por todas partes (21).

Tras sucesivos retrasos, en 1564 los barcos estaban listos. El Virrey de México se sentía orgulloso de ellos. En carta a Felipe II del 25 de febrero de 1564 le decía que *son las mejores piezas que an caído sobre el mar del sur, y más fuertes y bien aparejadas* (22) Las instrucciones de la Audiencia de México del 1 de septiembre de 1564 piden que le sean entregados a Legazpi. Eran los siguientes: el galeón *San Pedro* (originalmente denominado *San Felipe*), de quinientas cincuenta toneladas, que era la nao capitana; el galeón *San Pablo* (originalmente *S. Andrés*) de 400 toneladas (según otros de 350); el Patache *S. Juan de Letrán* de 80 a 100 toneladas; y el Patache *S. Lucas* de 40 toneladas. A estos habrá que añadir un pequeño navío, el bergantín *Espíritu Santo*, que se compró al capitán Juan Pablo de Carrión (23). La entrega efectiva la efectuará el bachiller Martínez a Legazpi el 20 de noviembre de 1564 (24).

Los barcos iban protegidos con ocho piezas de artillería, fabricadas en España, de quince a veinticinco quintales, con la munición necesaria y otras piezas de artillería más pequeñas que se fabricaron en México (25).

---

(20) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 284.
(21) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 304.
(22) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 320.
(23) Más detalles sobre cada uno de ellos en : RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana, vol. XIII*, pp. 327-328.
(24) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 329.
(25) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 320.

3.—La tripulación y las mercancías

La Audiencia de México daba facultad a Legazpi para distribuir el personal como mejor creyera conveniente. El total de la tripulación y fuerza militar lo componían unas 350 personas. De ellos 150 eran *gente de mar*, y 200 eran soldados. Estos últimos estaban divididos en dos compañías que tenían por capitanes a Mateo de Sanz y Diego de Biedma (26).

Al Galeón *San Pedro*, la nao *Capitana*, se le asignaron los pilotos Esteban Rodríguez, de Huelva y Pierre Plun, francés. En esta nave es donde iban las personas que desempeñaban los cargos principales, entre ellos: Miguel López de Legazpi, Gobernador y General de la Armada, Guido de Labezares, tesorero, Martín de Goyti, capitán de infantería, Fernando Riquel, escribano mayor y Fr. Andrés de Urdaneta, -verdadero cosmógrafo de la expedición-, al que acompañaban otros cuatro agustinos (27).

Al Galeón *San Pablo*, la nao almiranta, se le asignaron como pilotos Jaime Martínez Fortún y Diego Martín, natural de Triana. Iba en ella Mateo de Sanz, maese de campo y capitán de la almiranta.

Por lo que se refiere a los pataches, el *San Juan*, llevaba como capitán a Juan de la Isla y como piloto a su hermano Rodrigo de Espinosa (o de la Isla), mientras que el *San Lucas* tenía como capitán a Alonso de Arellano y como piloto a Lope Martín, natural de Ayamonte. Finalmente, en el pequeño bergantín *Espíritu Santo* iban a bordo cuatro hombres, al mando de un tal Mecina, vecino de Veracruz (28).

Por lo que se refiere a las mercancías, éstas vienen sintetizadas en una relación de la Audiencia de México en la que se pide a Legazpi *os encargereis en el dicho puerto de toda la artillería mayor y menor, arcabuces, municiones, armas ofensibas y defensibas y otros pertrechos, que su majestad tiene en él y de sus fraguas y las herramientas y negros oficiales dellas y de todos los bastimentos que se han hecho para la dicha armada, así de vizcochos, cecinas, tocinos, vino, azeite, vinagre, pescado, quesos, avas y garbanzos,...* (29).

Aunque cada soldado llevaba asignadas sus propias armas ofensivas y defensivas se embarcaron en la nao capitana otros *trescientos arcabuzes (...) de rrespeto* (30). El autor Muro ofrece el siguiente resumen de las armas embarcadas: *arcabuces y pólvora, y salitre y coseletes, y mecha de arcabuces, frascos y frasquillos, colchas de algodón par armas y esculpides, y celadas y barbotes y alabardas y otras cosas (...) pesaron 877 arrobas 10 libras...* (31).

---

(26) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 335

(27) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana, ol. XIII, p. 329;* Los nombres de otros miembros de la tripulación pueden verse en: AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 442.

(28) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 329; AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 443.

(29) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 331.

(30) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 338.

(31) Citado en la nota 383 de: RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 331.

Las cantidades de alimentos que se llevaban eran abundantes. En principio se pensaba que serían suficientes para abastecer a toda la tripulación durante dos años. De todos modos, según algunos testimonios, debido a que muchos de los bastimentos habían sido hechos con mucha antelación, duraron poco tiempo en buen estado y muchos se pudrieron (32).

Se llevaban también gran cantidad de *mercaderías y rrescates por un valor de veinte mill pesos(....) puesto en españa un millón o casi* (33). Recibían el nombre de rescates las perlas corrientes, cuentas de vidrio, bonetes, sombreros, tafetanes, paños, etc. Se trataba de baratijas —por lo general de poco valor—, pero que eran lo más llamativas posibles, en cuanto a la presentación y al colorido. Eran utilizadas para atraer a los aborígenes en son de paz, apelando a su curiosidad y deseo de poseer aquellos presentes curiosos y extraños para ellos.

Una vez embarcadas todas estas cosas se hicieron abundantes provisiones de *agua y leña y todas las demás cosas necesarias para el viaje* (34).

4.—Los mensajeros del Evangelio: Urdaneta y sus hermanos

Meses antes de emprender el viaje hacia *las islas del Poniente*, el P. Pedro de Herrera —Vicario General de los Agustinos y Visitador—, hizo reunir su consejo en el convento de Culhuacán, México, donde eligieron a los religiosos agustinos que deberían acompañar al P. Andrés de Urdaneta: Martín de Rada, Diego de Herrera, Andrés de Aguirre, Pedro de Gamboa y Lorenzo Jiménez (35). Les dieron todas las facultades y autorizaciones necesarias para que pudieran ejercer libremente su misión evangelizadora.

Estos agustinos iban en dicha expedición, en palabras de la Audiencia de México, *por servir a dios nuestro señor y a su magestad, y traer en conocimiento de nuestra santa fee católica a los naturales de aquellas partes...* (36).

Fue nombrado como Prior y jefe del grupo, como era natural, al P. Andrés de Urdaneta (1508-1568), que había ingresado en la orden San Agustín en 1552 y a quien Felipe II había confiado la misión del *tornaviaje*. Tras realizar esta gran empresa y dar cuenta de ella a la Corte en España, regresaría a México, donde murió en 1568 (37).

---

(32) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 319, nota 303 y p. 332, nota 302.

(33) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 332, nota 396.

(34) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 340.

(35) UNCILLA Fr. Fermín, *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, p. 186.

(36) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 340.

(37) Sobre la vida del P. Andrés de Urdaneta existen varias biografías. A las obras ya citadas de Uncilla y Cuevas podemos añadir: SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Philipinas*, Madrid 1698, pp. 16-17, 19, 51-138, 177, 232, 343; RODRÍGUEZ, R. I.,-ÁLVAREZ, F. J.: *Andrés de Urdaneta. En carreta sobre el Pacífico*, Valladolid 1992; RODRÍGUEZ, R. I., -ÁLVAREZ, F. J.: *Diccionario biográfico agustiniano. Provincia de Filipinas, vol. I. (1565-1688)*,

El segundo elegido era el P. Diego de Herrera, toledano, que en 1561 había pasado de España a México. Tras viajar en la expedición de 1564, volverá a México en 1569. Regresa a Filipinas y de allí viaja a España. Por la causa del evangelio había recorrido 16.000 leguas. Murió ahogado en 1576, al naufragar el galeón en el que regresaba a Filipinas (38).

El tercero era el P. Martín de Rada (1533-1578). De ilustre familia Navarra, había estudiado en París y Salamanca. Durante sus largos años en México evangelizó a los otomíes. Trabajó incansablemente en Filipinas desde 1565 hasta su muerte. Viajó a China en 1575, siendo el primer misionero español en entrar en el Celeste Imperio. Murió en el mar en 1578 regresando de una expedición a Borneo (39).

El cuarto era el P. Andrés de Aguirre (1527-1593). De origen vizcaíno, tras acompañar a Urdaneta en el viaje de ida, regresó con él a México en la empresa del tornaviaje. Posteriormente —en 1578—, se embarcaría de nuevo hacia Filipinas con nueve agustinos más. Falleció tras una vida llena de merecimientos en 1593 (40).

El quinto era el P. Pedro de Gamboa (+1567). Natural de un pueblo de Soria, se ocupó en la conversión de los naturales de Cebú, hasta que se le ordenó ir a España para dar cuenta del estado de la situación en Filipinas. Murió en el mar en 1567, antes de llegar a las costas de México (41).

El sexto agustino en ser elegido para ir en esta expedición fue el P. Lorenzo Jiménez de San Esteban. Se embarcó, pero falleció en el mismo Puerto de Navidad antes de que zarpase la expedición (42).

III.—El viaje de ida

El viaje de ida se iniciará en el puerto de Navidad, en México, el 21 de noviembre de 1564 y se concluirá en el puerto de Cebú, en Filipinas, el 27 de abril de 1565.

Valladolid 1992, pp. 117-154; JORDE, E. P.: *Catálogo bio-bibliográfico de los religiosos agustinos de la Provincia del Santísimo Nombre de Jesús de las Islas Filipinas desde su fundación hasta nuestros días*, Manila 1901; MERINO, M., *Agustinos evangelizadores en Filipinas 1565-1965*, Madrid 1965.

(38) RODRÍGUEZ, R. I.,-ÁLVAREZ, F. J.: *Diccionario biográfico agustiniano*, pp. 72-90.

(39) GALENDE, P. G.: *Navarros ilustres: Martín de Rada (1533-1578)*, Manila 1980; SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Philipinas*, pp. 57-130, 146-150, 183-184, 192, 212-213, 215, 247, 249, 253-255, 257-272,..; RODRÍGUEZ, R. I.,-ÁLVAREZ, F. J.: *Diccionario biográfico agustiniano*, pp. 93-117; JORDE, E. P.: *Catálogo bio-bibliográfico*, pp. 4-6.

(40) SAN AGUSTÍN DE, Gaspar: *Conquistas de las Islas Philipinas*, pp. 57-130, 170, 353, 376, 379, 391,..; RODRÍGUEZ, R. I.,-ÁLVAREZ, F. J.: *Diccionario biográfico agustiniano*, pp. 54-70; JORDE, E. P.: *Catálogo bio-bibliográfico*, pp. 6-7.

(41) SAN AGUSTÍN DE, Gaspar: *Conquistas de las Islas Philipinas*, pp. 78-79; RODRÍGUEZ, R. I., -ÁLVAREZ, F. J.: *Diccionario biográfico agustiniano*, pp. 70-72; JORDE, E. P.: *Catálogo bio-bibliográfico*, pp. 7.

(42) RODRÍGUEZ, R. I., -ÁLVAREZ, F. J.: *Diccionario biográfico agustiniano*, pp. 91-92.

1.—La salida del Puerto de Navidad

Antes de iniciar la travesía, la Audiencia de México se preocupaba por la salud espiritual de los expedicionarios. No cabe duda de que eran hombres de fe, por eso encarga que *terneis cuidado de que toda la gente se confiesse y comulgue antes que se embarquen, y el día ques os embarcáredes, si pudiere ser, hareis que oyan todos primero una misa del espiritu santo, para que dios nuestro señor os dé buen viaje, y encamine y alumbre, cómo en todo hagais su divina voluntad* (43).

En la madrugada del martes 21 de noviembre se hicieron a la mar las naos de la Expedición Legazpi-Urdaneta. El piloto de la nao capitana Esteban Rodríguez lo expresa así: *Largamos el trinquete en el Puerto de la navidad martes, cuatro horas antes del día 21 de noviembre de 1564* (44).

En principio la intención de Urdaneta era dirigirse a Nueva Guinea y pasar por Filipinas sólo para recoger a los supervivientes de la Expedición de Villalobos, pero sin establecerse allí, pues consideraba que estaban dentro del llamado *empeño* y que no pertenecían a España sino a Portugal.

Inicialmente navegaron hacia el sudoeste, primero con calmas y después con vientos del primer cuadrante. El jueves, día 23, estaban a una latitud septentrional de 17º.

2.—Las ordenanzas de la Audiencia de México

El día 25 de noviembre, —cuando las naves se encontraban a unas cien leguas del Puerto de Navidad—, Legazpi decidió abrir el pliego de las Instrucciones de la Audiencia de México. Para ello se reunieron en la nao capitana los religiosos, capitanes, oficiales de su majestad, pilotos de la armada,...

Estando todos juntos les dijo *lo que por dicha instrucción se les mandaba y que, conforme a ella, su derecha derrota había de ser a las islas Filipinas, y a las demás a ellas comarcanas que están dentro de la demarcación de Su Majestad (45).*

Esto no sentó nada bien ni a Urdaneta, ni a sus compañeros, sintiéndose engañados y manifestando que de haberlo sabido, antes de embarcarse no habrían emprendido el viaje. El motivo era – como se ha dicho-, que Urdaneta consideraba que dichas islas estaban fuera de la jurisdicción de España. No obstante, Urdaneta obedeció a Legazpi y se puso a su disposición para dirigir la expedición *por la derrota más derecha y mejor para las islas Filipinas* (46).

---

(43) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. *XIII*, p. 340.

(44) AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 447.

(45) AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 448.

(46) AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 449.

3.–*La deserción del patache San Lucas*

El 1 de diciembre Alonso de Arellano y Lope Martín, —capitán y piloto del patache *San Lucas*—, se apartaron de la flota iniciando así, en solitario, su aventura. Lo lamentaron mucho el resto de los expedicionarios pues era una nave que, por su poco calado, les podría ser muy útil para navegar en medio del laberinto de islas del archipiélago filipino. Aunque no perdieron la esperanza de reencontrarlo.

El *San Lucas* tomó rumbo a Filipinas siguiendo la ruta ya conocida. Pasaron en aguas filipinas casi tres meses, vagando por los mares interiores desde el 29 de enero hasta el 22 de abril de 1565. A su regreso afirma haber alcanzado 43° N. y esa parte de su narración abunda en extrañas historias que han arrojado una sombra de duda sobre la veracidad general de la crónica. Consiguieron regresar al Puerto de Navidad, en México el 9 de agosto de 1565, dos meses antes que Urdaneta (47).

Aunque sea una gesta grande, el logro de Arellano es considerado anecdótico. Como dice Chaunu se trata de *una primera vez menos significativa por sí misma, que como demostración de que la solución estaba en el aire* (48).

4.–*El derrotero hasta Filipinas*

Los vientos alisios del nordeste empujaron a las naves casi todo a lo largo de la travesía, permitiendo a la armada una media aproximada de 30 leguas por singladura. El 9 de enero de 1565 – tras 50 días de navegación-, avistaron las primeras tierras. La isla fue denominada *Los Barbudos* debido al aspecto de los indígenas que encontraron. Corresponde a la actual Mejit de la cadena Ratak, en el archipiélago de las Marshall (49). Muy cerca de ésta encontraron otras a las que denominaron *Los Placeres* (actual atolón de Ailuk). El día 10 por la tarde vieron la *Isla de los Pájaros* (actualmente Jemo). El 12 vieron otras islas o arrecifes, a las que unos llamaron *Las Hermanas* y otros *Los Corrales* (corresponde al atolón hoy llamado Wotho) (50).

Prosiguiendo el viaje, el día 23 de enero llegaron a Guam o *Archipiélago de Los Ladrones*, hoy Islas Marianas. La relación de Legazpi comenta: *Los pilotos decían ser tierra de las Filipinas (...) sólo el padre Fr. Andrés de Urdaneta decía que podían ser las Islas de ladrones* (51). La tripulación experimentó aquí diferentes engaños y maldades que acreditaban la denominación:

---

(47) Puede verse detalladamente la descripción de este viaje en: AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur, Tomo II*, pp. 471-492.

(48) SPATE, O. H. K.: *El lago español*, Casa Asia Ed., Manacor 2006, p. 158.

(49) RODRÍGUEZ, R. I.,-ÁLVAREZ, F. J.: *Andrés de Urdaneta.* , pp. 197-198; AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur, Tomo II*, p. 452.

(50) RODRÍGUEZ, R. I.,-ÁLVAREZ, F. J.: *Andrés de Urdaneta.* pp. 198-199; AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, pp. 453-456.

(51) Citado en: AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur, Tomo II*, p. 457.



Mapa de Filipinas. Grabado en la obra *Atlas Nouveau a l'usage de Monseigneur le Duc de Bourgogne*, realizado por Sieur Sanson D'Abbeville, Ámsterdam 1692. Biblioteca Real Colegio PP. Agustinos, Valladolid

espuertas de arroz que, bajo una capa de cereal, ocultaban la carga de arena; supuestos recipientes de aceite de coco que estaban llenos de agua y otras rapacerías....

El día 26 Fr. Andrés de Urdaneta celebró allí misa – la primera de estas islas-, y Legazpi tomó posesión de las islas en nombre del rey de España.

Zarparon de Guam el 3 de febrero y el 13 llegan a la isla de Samar (Ibabao) en las islas Filipinas. El día 20 pasaron a Leyte, deteniéndose en esta bahía hasta el 5 de marzo que pasaron a la bahía de Cabalián. El 14 de marzo enfilaron proa hacia Butuan, pero el viento y las corrientes los llevaron a las costas de Bohol (52).

IV.—La llegada a Filipinas

Las relaciones de los españoles con los naturales de las Islas Filipinas, en un principio, estuvieron llenas de recelos y desconfianzas. Éstas tenían su origen, en parte, en el miedo natural a todo lo desconocido. Pero, principalmente, tenían como razón principal los abusos y tropelías cometidos por los portugueses que, desde Las Molucas, se habían acercado a estas costas en varias ocasiones.

1.—Pacto con Sicatuna en Bohol

No obstante, esto no fue obstáculo para que varios de los jefes de las diversas islas se ofreciesen a realizar pactos de comercio y amistad. Los españoles estaban necesitados de alimentos – arroz, carne, frutas,..-, y los naturales apreciaban productos como telas, cuchillos, tijeras, abalorios,...

Uno de estos pactos fue el llevado a cabo entre el reyezuelo de Bohol, Sicatuna, y el Capitán Legazpi. Tras vencer su desconfianza, Sicatuna – acompañado de otros cuatro indígenas-, subió a la nao donde se encontraba Legazpi. Fue recibido amigablemente y se hicieron las paces en la forma siguiente:

> *El principal quiso sangrarse con el General, porque así se celebra su verdadera amistad, la cual se hizo sacándose de los pechos cada dos gotas de sangre, revolviéndolas con bino en una taza de plata y después, dividido en dos tazas, tanto el uno como el otro, ambos a la par, bebieron cada uno su mitad de aquella sangre y bino, lo cual hecho mostró el Principal gran contento* (53).

Se ofreció a Sicatuna un banquete y se le invitó a que les trajese arroz, cerdos, gallinas y cabras, asegurándole que serían bien pagados. Legazpi le

---

(52) RODRÍGUEZ, R. I., -ÁLVAREZ, F. J.: *Andrés de Urdaneta*. pp. 200-201; AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur,* tomo II, pp. 458-462.

(53) Texto citado por : UNCILLA, Fr. Fermín, *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, p. 217.



Llegada de la Expedición Legazpi- Urdaneta a Filipinas en 1565. Pintura al óleo de Telesforo Sucgang, Madrid 1893. Museo Oriental, Valladolid.

regaló cuatro varas de manteles alemanes, un espejo, una bacinilla, cuchillos, tijeras y cuentas, y a los que con él veían les dio también algunas baratijas, con lo que se despidieron muy contentos.

Legazpi y su gente saltaron a tierra *y hecho decir (misa) a los religiosos del Orden del Señor San Agustín* establecieron amistad con Sicatuna. El Adelantado Legazpi tomó posesión de la isla para la Corona de Castilla, firmando Urdaneta el Acta como primer testigo (54).

2.—*La llegada a Cebú*

En la madrugada del 22 de abril de 1565 —fiesta de la resurrección—, la expedición española dejó Bohol y se hizo a la vela rumbo a Cebú. El día 27, hacia las 10 de la mañana, llegaron a Cebú el patache *S. Juan* y la capitana *San Pedro*. La almiranta *San Pablo* no pudo llegar hasta el día 28. Todas las naves fondearon cerca de la playa.

Legazpi envió a Pedro Pacheco, intérprete malayo, para que avisasen al Régulo de Cebú que deseaban asentar paces con su pueblo. Posteriormente envió al Maese de Campo y a Urdaneta —como Protector de los Indios—, a que les requiriesen una, dos y tres veces para persuadirles que estableciesen las paces. Los dos elegidos cumplieron con su cometido pero no lograron su objetivo.

---

(54) RODRÍGUEZ, R. I.,-ÁLVAREZ, F. J.: *Diccionario biográfico agustiniano*, p. 139.

Ante la resistencia de los nativos, Legazpi determinó saltar a tierra dispuesto a rechazar con la fuerza de las armas cualquier resistencia que encontrara. Uno de los disparos produjo un incendio, lo que causó la destrucción de una parte de las viviendas. Cuando los españoles registraron el pueblo, en una de las casas el marino Juan de Camuz, natural de Bermeo, encontró la imagen del Sto. Niño de Cebú (55).

El recelo de los isleños se explica por el hecho de que, tiempo atrás, unos portugueses – que se hacían llamar castellanos del Maluco-, habían robado, matado y hecho prisioneros a varios centenares de hombres en las islas vecinas (56).

Una vez establecida la paz con Tupas, señor principal de la isla de Cebú, Legazpi tomó posesión oficial del pueblo el 8 de mayo de 1565.

3.—El hallazgo de la imagen del Santo Niño

La imagen del Santo Niño fue llevada a Filipinas por Magallanes en 1521. El almirante la dará a la Reina Juana de la isla de Cebú, después de bautizarse. El cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, nos narra así el hecho:

> *...después el sacerdote y algunos otros nos fuimos a tierra, para bautizar a la reina, que se presentó con 40 damas. La condujeron encima de un estrado haciéndola sentarse sobre una almohada (...) El sacerdote le mostró la imagen de Nuestra Señora y un Niño de madera bellísimo y una cruz, lo que la emocionó mucho (...) Llorando pidió el bautismo. Se le impuso el nombre de Juana, como la madre del emperador (Carlos V) ...Se bautizaron 800 almas entre hombres, mujeres y niños (...) La reina pidió el Niño para colocarlo en sustitución de sus ídolos. Sabiendo el capitán (Magallanes) que el Niño le gustaba mucho a la reina, se lo regaló y le dijo que lo colocase en sustitución de sus ídolos, porque era en memoria del Hijo de Dios, Dándole las gracias, lo aceptó de muy buena gana (57).*

A la llegada de la expedición de Legazpi- Urdaneta a Filipinas en 1565 les esperaba una grata sorpresa, que se puede calificar de verdaderamente providencial. Nos referimos al hallazgo en Cebú de la imagen del Santo Niño, llevada 44 años antes por Magallanes. La historia de este extraordinario acontecimiento viene así descrita por el cronista:

> *En la ysla de Cubu de las felipinas del ponyente de su majestad, a diez y seys del mes de mayo de myll e quinientos y sesenta e cinco años, el muy*

---

(55) RODRÍGUEZ, R. I., -ÁLVAREZ, F. J.: *Diccionario biográfico agustiniano*, p. 140

(56) AA. VV.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, pp. 462-463.

(57) PIGAFETTA, Antonio, *La mia longa et pericolosa navigatione. La prima circumnavigazione del Globo (1519-1522). Trascrizione dal Codice Della Bibliotea Ambrosiana*, Milán 1989, pp. 126-127.



Santo Niño de Cebú. Imagen original llevada a Filipinas por Magallanes en 1521. Se venera en la Basílica del Sto. Niño de Cebú, Cebú, Filipinas

yllustre señor Miguel lopez de legazpi (...) dixo que por quanto el dia que los españoles entraron en esta dicha ysla e pueblo de Cubu, (...)en una de las casas de las más pobres moradas e humildes y pequeña y de poco aparato, donde entró Juan de Camuz, natural de bermeo, marinero de la nao capitana, halló en ella una ymagen del nyño Jesús (...) y luego que la obo hallado, llevándola en las manos con su caxeta para enseñilla, topó con el maese de campo, mateo de saz, y se la quitó y llevó a mostrar a dicho señor general, el cual con gran veneración y solemne procesión, la mandó traer y poner en la iglesia que agora se tiene de prestado, y hizo boto e promesa él, y los rreligiosos de la orden del señor san agustín, y los capitanes y otros oficiales del campo que todos los años tal día como fue hallada la dicha ymagen se hiziese y celebrase una fiesta e invocación del nombre de Jesús, e allende desto se a hecho e ynstituido una cofradía del benditísimo nombre de Jesús (... y para que perpetuamente quede memoria de lo susodicho, y de cómo la dicha ymagen fue hallada en tierra de ynfieles el dicho día, el dicho señor governador por ante my, el dicho escribano, mandó hazer la información de testigos siguiente, y firmólo de su nombre: miguel López; pasó ante my, fernando rriquel, escribano de gobernación (58).

Como se ve, una vez hallada la imagen del Santo Niño se instituyó en Cebú la *Cofradía del Santísimo Nombre de Jesús*. López de Legazpi y los agustinos decidieron que debería gobernarse por los estatutos que tenía la del mismo nombre en la ciudad de México, de la que tanto Legazpi, como los agustinos, eran cofrades (59).

---

(58) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. *XIII*, pp. 396-398. El documento completo, con todos los testimonios de los testigos, continúa hasta la página 406.

(59) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. IX, pp. 4-5. para más información sobre esta cofradía en México ver: CUEVAS, Mariano: *Monje y marino*, pp. 356-361.

Esta imagen del Santo Niño la conservan desde entonces los agustinos en la basílica del Santo Niño de Cebú. Se ha convertido en una de las devociones más populares de todo el Archipiélago Filipino.



Acta del hallazgo de la imagen del Sto. Niño de Cebú. Tinta sobre papel, año 1734. Copia del documento original de 1565. Museo Oriental, Valladolid

V.—El tornaviaje

Establecidos en Cebú, Legazpi y sus hombres comenzaron a preparar el viaje de la nao que debería regresar a Nueva España para dar cuenta a la Audiencia de México y al Rey de todo lo acaecido.

Como ya se dijo, uno de los fines de la expedición —del que, en cierto modo, dependían los demás—, era la consecución del viaje de vuelta por el Pacífico, es decir, por territorio español.

1.—Preparativos para el regreso

Para esta empresa se preparó a la mayor de las naos, el galeón *San Pedro*, la *Capitana*, de 500 toneladas de arqueo. Como Capitán embarcó Felipe de Salcedo, un joven de apenas 18 años, nieto de Legazpi. Los pilotos eran Esteban Rodríguez, que moriría el 27 de septiembre de 1565 —poco antes de que llegasen a Acapulco—, y Rodrigo de Espinosa, sobre el que Gaspar de S. Agustín dice que aunque no murió en el viaje iba tan debilitado que no le sirvió a Urdaneta de mucha ayuda. Participaron también en la expedición de vuelta el contramaestre Francisco de Astigarribia, el maestro Martín de Ibarra y el escribano Asensio de Aguirre (60).

La relación escrita por el piloto mayor, Estéban Rodríguez nos informa que *estaba la nao capitana presta para salir bien bastecida de pan y arroz y millo y haba y garbanzo y aceite y vinagre y vino para mas de ocho meses, y agua 200 pipas; iban en la nao doscientas personas con diez soldados y dos padres, el P. Prior (Fr. Andrés de Urdaneta) y el padre Fr. Andrés de Aguirre y la demás gente* (61).

---

(60) AA. VV.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 496.
(61) AA. VV.. *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 495.

2.—Fr. Andrés de Urdaneta, el alma de la empresa

Que Urdaneta era el hombre clave, el *alma de la expedición* lo sabían todos los involucrados en el proyecto, aunque no todos estaban dispuestos a reconocerlo.

Lo sabía el rey Felipe II, y de ahí su carta pidiéndole que dirigiese la expedición. Lo sabía Legazpi, que era bien consciente de que sin Urdaneta no podía dar un paso. Abiertamente lo reconoce en una carta a Felipe II del 1 de junio de 1565:

> *El gran servicio que a dios nuestro señor y a vuestra majestad a fecho el venerable padre fray Andrés de Urdaneta es digno de gran mérito y crecida merced, por aber alumbrado, así en lo espiritual como en lo temporal, en todo lo que en este biaje se ha ofrecido, por no venir en la armada persona que nos diese lumbre sino fue la suya* (62).

Lo sabía la Audiencia de Méjico y para no contrariar a Urdaneta le ocultaron el destino definitivo del viaje, por temor a que se volviese atrás y abandonase el proyecto. Y sin Urdaneta —el hombre que sabía volver—, el *tornaviaje* habría sido una arriesgada aventura o una casualidad.

Por eso la Audiencia es la que ordena a Legazpi que sea Urdaneta quien lleve la iniciativa en el *tornaviaje*: *porque , como sabeis el padre fray Andrés de urdaneta va en esa jornada por mandato de su majestad, proveeréis (...) que buelva en uno de los navíos que despachároedes para el descubrimiento de la vuelta, porque después de dios se tiene confianza que por la experiencia y plática que tiene de los tiempos de aquellas partes (...) será causa principal para que se acierte con la navegación de la buelta para nueva España, por lo qual conviene que en cualquiera de los navíos que para acá ymbiáredes venga el dicho fray andrés de urdaneta, y será en el navío y con el capitán que él os señalare y pidiere..* (63).

Los sabían los pilotos de las naos que de él aprendieron el derrotero a seguir y que no tomaban decisiones sin tener en cuenta su parecer y su experiencia. De hecho, en la ruta del *tornaviaje* suya era la idea de subir a una latitud por encima de 39°. Y, al llegar a las costas de Nueva España, de Urdaneta fue también la idea de proseguir hasta Acapulco, dejando a un lado el puerto de Navidad. El piloto Rodrigo de Espinosa navegando por estas latitudes escribe: *pareció al padre prior (Urdaneta) y a mi que fuésemos gobernando al sueste porque conforme a una figura que él traia estaban estas islas cerca de la tierra firme* (64).

Landín Carrasco y Sánchez Masiá comentan a este propósito que *en estas latitudes, como en otros muchos pasajes, los derroteros de los pilo-*

---

(62) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana,* vol. *XIII*, p. 393.
(63) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana,* vol. *XIII*, p. 367.
(64) AA. VV.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur,* tomo II, p. 510.

tos dejan ver su deferencia y estimación por la ciencia y experiencia de Urdaneta, sin cuyo consejo quizá no se adoptaba ninguna resolución importante (65).

3.—El largo derrotero hasta México

La nao *San Pedro* se hizo a la vela desde el puerto de Cebú el 1 de junio de 1565. Dirigiéndose hacia el norte costeó primero la isla de Leyte y después la de Samar, pasando entre distintas islillas, para desembocar finalmente en el océano abierto a través del estrecho de San Bernardino.

El 9 de junio ya estaban en alta mar a más de 13° de latitud. El domingo, 17 ya han ascendido hasta los 18°. Cuatro días después, el 21 —festividad del Corpus Christi-, se realiza el único avistamiento de tierra en medio del océano: el promontorio denominado *Parece Vela* por asemejarse a un barco de vela (66).

Prosiguió la ruta, rumbo nordeste subiendo a mayor latitud. El 5 de julio están ya a 29° y el 22 han pasado a 36°. Los días 3 y 4 de agosto alcanzaron la mayor *altura* de su derrota transoceánica, los 39° 30' sobre la línea equinoccial. Posteriormente pierden latitud a causa de los vientos y el 4 de noviembre vuelven a estar de nuevo por encima de los 39°. Siguiendo rumbo al este van bajando ligeramente hasta los 33°, y el 18 de septiembre de 1565 tienen tierra ante sus ojos. Es la isla que denominan *Deseada* en las costas de California (67).

Durante las jornadas siguientes navegaron siguiendo la costa, y el 21 de septiembre se encuentran con la isla de Cedros, frente a la punta Eugenia, en la península de la Baja Californial (68)

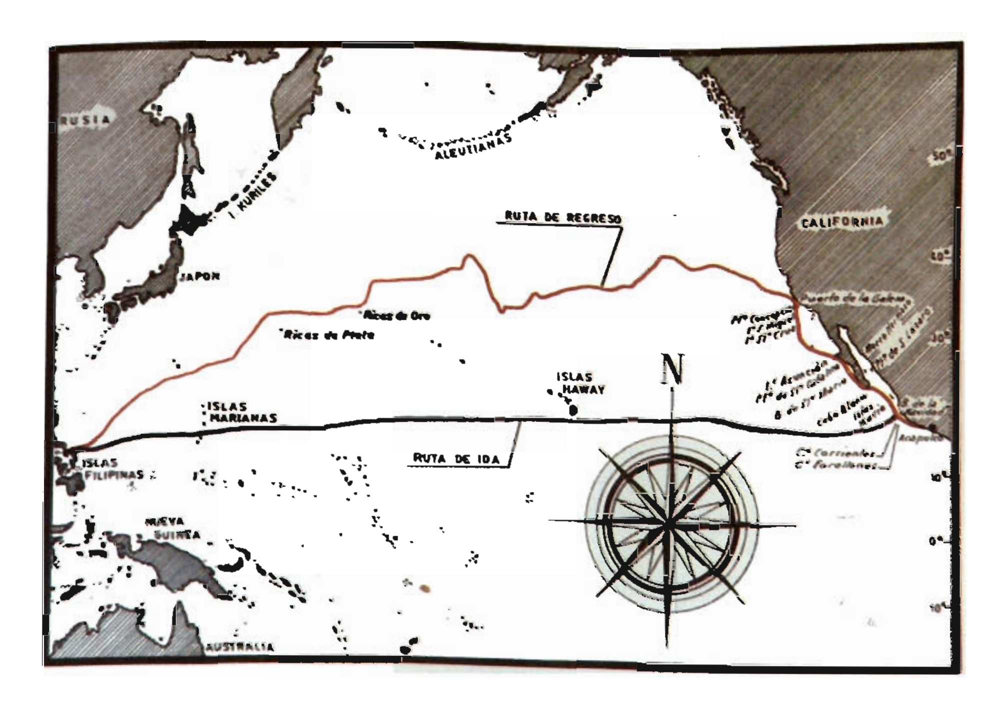
Continuando a la vista de la costa, fueron bajando en latitud. A partir del día 23 comenzaron las tribulaciones de los navegantes, con la presencia del escorbuto. Sufren distintas bajas. El día 26, a la altura de *Cabo Blanco* muere el maestre de la nao, el bilbaíno Martín de Ibarra. El piloto Rodrigo de Espinosa anota escuetamente: *esta noche murió el maestre y lo echamos a la mar sobre este cabo*. El día 27 moría el piloto mayor, Esteban Rodríguezl (69).

4.—La llegada al puerto de Acapulco

El piloto Rodrigo de Espinosa nos narra así el último trayecto de la gesta del *tornaviaje*:

---

(65) AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 510.
(66) AA. VV.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, pp. 504-506.
(67) AA. VV.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, pp. 507-508.
(68) AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 509.
(69) AA. VV., *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 509.



Ruta del Tornaviaje de Urdaneta (1565). Según la obra de J. Arteche.

Lunes cuando amaneció, a primero de octubre del año del nacimiento de nuestro Señor y Salvador Cristo de mil y quinientos y sesenta y cinco años, amanecimos sobre el Puerto de Navidad, y a esta hora miré a mi carta y vi que había andado MDCCCXCII (1892) leguas desde el Puerto de Cebú hasta el Puerto de la Navidad, y a esta hora me fui al Capitán y le dije que a dónde mandaba que llevase el navío, porque estábamos sobre el puerto de la Navidad. Y él me mandó que lo llevase al Puerto de Acapulco. Y obedecí su mandato, en que (aunque) en la nao no había más de dieciocho hombres que pudiesen trabajar, porque los demás estaban enfermos, y otros dieciséis que se murieron. Allegamos a este Puerto de Acapulco a ocho de este presente mes de octubre con harto trabajo que traía toda la gente (70).

Evidentemente, la elección de Acapulco como puerto de destino, si bien aquí se le atribuye al capitán Salcedo - un joven de 18 años sin ninguna experiencia-, se debe sin duda alguna a Fr. Andrés de Urdaneta . Él ya había recomendado este puerto muchos años antes, cuando se estaba preparando la expedición. En un memorial al Rey, de 1560 le escribía:

---

(70) Citado en: RODRÍGUEZ, R. I., -ÁLVAREZ, F. J.: *Andrés de Urdaneta*. p. 218.



Puerto de Acapulco. Grabado por Ogilvy en 1670. Museo Oriental, Valladolid.

El Puerto de Acapulco paresce que tiene buenas partes, para que en él se arme el Astillero para hazer nabíos, e para que en él sea la carga y descarga dellos, por ser uno de los buenos puertos que ay en lo descubierto de las yndias, grande y seguro, y muy sano y de buenas aguas y mucha pesquería, y de mucha madera para la ligazón de los navíos,(...) importa mucho que el puerto para hazer los nabíos y para la carga y descarga sea en Acapulco, porque demás que es bueno y tener las partes que tiene, bien cerca del puerto es la tierra razonablemente poblada,... (71).

Bajo la sabia dirección de Urdaneta, habían salido de Cebú el 1 de junio. Tras cuatro meses de navegación, llegaron a Acapulco el 1 de octubre. Con la entrada del galeón San Pedro en la Bahía de Acapulco la gesta del *tornaviaje* a través del Pacífico se había consumado con éxito.

---

(71) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, pp. 284-285.

5.—*El tornaviaje de Urdaneta*

Aunque, como ya se dijo, cronológicamente Alonso de Arellano y su patache *S. Lucas* precedieron a Urdaneta en su regreso a México, este viaje es considerado más una casualidad que un proyecto bien documentado. Cuevas comenta que *impulsados por el hambre y con ignorancia absoluta de las vías marítimas y mayor ignorancia aún de los cursos ciclónicos, hicieron toda esa navegación a punta de milagros. Y si alguna utilidad reportaron a la ciencia náutica, fue la experiencia de cómo no debía hacerse el tornaviaje* (72).

Los cronistas agustinos Gaspar de S. Agustín y Grijalva, obviamente, no tienen dudas al respecto a quien fue el auténtico descubridor del *tornaviaje*. Escribe este último en 1592: *llegando al Puerto de Acapulco, pintó el P. Urdaneta la carta con todos sus vientos y derroteros, puntos y cabos tan cumplidamente, que es su carta la que hoy se sigue, sin haberle añadido cosa alguna* (73).

Urdaneta, tras sus contactos con Juan Sebastián Elcano y Saavedra y la larga experiencia en Las Molucas, había adquirido un gran aprendizaje. Tenía además la intuición de un buen navegante, como demostró en su justificada disputa con los pilotos. Subrayó la importancia de los vientos estacionales para la planificación temporal de la expedición.

Urdaneta abandonó Cebú en el momento adecuado – en junio, soplando un monzón del oeste-, y tomó la ruta más corta a través de los alísios para tomar los vientos del oeste. O, H. K, Spate escribe a este propósito que, en conjunto, Urdaneta parece haber tenido una idea del problema más clara, o al menos más claramente formulada, que los demás, y parece haber sido el único en comprender la inmensa vastedad del Océano. Por eso este investigador comparte con otros la opinión de que *a todos los efectos, el descubridor intelectual del tornaviaje es Urdaneta* (74).

Por su parte Amancio Landín Carrasco y Luis Sánchez Masiá opinan que *sólo a partir de la travesía de Urdaneta, a quien se le atribuye el descubrimiento de la circulación de los vientos en el anticiclón del Pacífico, se conoce con precisión la vía que iba a posibilitar la permanencia española en Filipinas* (75).

6.—*El coste humano y económico*

Las pérdidas humanas ocasionadas por el tornaviaje de Urdaneta fueron relativamente bajas. De las 212 personas que embarcaron en Cebú, murieron tan sólo 16, según el texto del piloto Rodrigo de Espinosa, arriba citado. Si

(72) CUEVAS, Mariano: *Monje y marino, pp. 277-278.*

(73) Citado en: CUEVAS, Mariano: *Monje y marino, p. 279.*

(74) SPATE, O. H. K.: *El lago español*, p. 159.

(75) AA. VV.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur, Tomo II*, p. 513.

consideramos que en la expedición de Magallanes (1519-1522) de 237 hombres los supervivientes fueron 18, y que en la expedición de Loaysa (1525-1527) de 450 hombres, los supervivientes, tras los años en Las Molucas, fueron 14, se puede considerar que el coste humano fue muy bajo. Debe ser considerado, pues, como un gran éxito.

A estas víctimas, claro está, hay que añadir al P. Lorenzo Jiménez, agustino que murió en el puerto de la Navidad antes de embarcar, a algunos soldados españoles y otros indígenas que murieron en varias refriegas tanto en Guam como en las islas Filipinas.

Por lo que se refiere a los gastos económicos ocasionados por esta empresa, conocemos varios datos. Así, una relación de Juan Pablo de Carrión, sobre el coste de la construcción de los barcos en el puerto de la Navidad dice: *gastóse hasta acabar los navíos y echallos al agua ochenta y cinco mil y tantos pesos (de Tepusque) en todo género de gastos* (76).

El investigador Muro ha sacado una relación oficial de la Contaduría de la Real Hacienda de México según la cual consta que desde el 13 de diciembre de 1557 hasta el 5 de marzo de 1565 en la fábrica de los navíos *como en las demás cosas necesarias para la dicha jornada y pagas de los capitanes y soldados, y en todo lo que convino al despacho y buen aviamiento de la dicha armada, se gastaron 382.468 pesos, tres tomines y un grano de oro común, y 27.000 pesos, tres tomines, seis gramos de oro común y 502 pesos de minas (...) Si a ello se sumara el valor de los pertrechos enviados desde España, el gran total ha de sobrepasar al medio millón de pesos* (77).

Según Juan Gil, en su obra *Mitos y utopías del descubrimiento* el coste de esta expedición de Legazpi-Urdaneta para la Corona española fue: *de 580.273 pesos, 1 tomín y 9 gramos de oro común, y 51,718 pesos, 5 tomines y 8 gramos de oro de minas* (78).

VI.—Los frutos del tornaviaje

El *tornaviaje* fue el primer gran fruto de esta Expedición de Legazpi-Urdaneta (1564-1565) y de él han derivado otros muchos, algunos de los cuales pasamos a reseñar.

1.—Los descubrimientos geográficos

La expedición Legazpi-Urdaneta aportó nuevos conocimientos geográficos sobre el Pacífico y sus islas, principalmente en su viaje de ida. Se realizaron los siguientes descubrimientos:

---

(76) Citado en: RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 330.
(77) Citado en: RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la Provincia Agustiniana*, vol. XIII, p. 330.
(78) GIL, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento*. vol. II. *El Pacífico*, Madrid 1989, p. 61.



Galeón de Manila o Galeón de Acapulco. Pintura al óleo de Nicéforo Rojo, 1990. Museo Oriental, Valladolid

La isla de Mejit (bautizada como *Los Barbudos*) en el archipiélago de las Marshall.

El atolón de Ailuk (llamado *Placeres* por nuestros navegantes) en el mismo archipiélago.

La isla solitaria de Jemo (denominada como *Los Pájaros*) a pocas leguas al sudoeste del anterior atolón.

El atolón de Wotho (denominado por Legazpi como *Las Hermanas*) en la cadena Ralik del archipiélago de las Marshall.

El atolón de Ujelang, el más occidental de las Marshall (79).

2.—*El galeón de Manila o galeón de Acapulco*

Una de las razones que hace que sea algo grande el hallazgo del *tornaviaje* es que abrió el camino a la gran aventura del encuentro con Oriente a través del *galeón de Manila, galeón de Acapulco* o *nao de la China*.

---

(79) AA. VV.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur, Tomo II*, pp. 466-468.



Productos que llevaba el *galeón de Acapulco* rumbo a Filipinas. Obras varias del Museo Oriental, Valladolid.

Este barco creó la ruta más larga en duración que registra la historia de la navegación mundial, marcando en ella un hito difícilmente superable. Durante 250 años (1566-1815) el trayecto Manila-Acapulco-Manila fue cubierto regularmente por aquellas naos.

El número total de galeones que navegaron durante 250 años de viaje, fue de 108. Los capturados fueron 4: el *Sta. Ana* en 1587, el *Encarnación* en 1709, el *Covadonga* en 1743 y el *Santísima Trinidad* en 1762. Los hundidos fueron 26, principalmente debido a causas de las fuerzas de la naturaleza.

De Acapulco a Manila era un viaje relativamente fácil, por la placidez de las aguas del Océano Pacífico, que se conocía como *Mar de las Damas*. Se solía zarpar en las últimas semanas de febrero y primeras de marzo. El tiempo de duración en esta dirección solía ser de unos tres meses.

De Manila hacia Acapulco solían zarpar a finales de junio. Era la época más conveniente pues se podían aprovechar los vientos monzónicos más favorables. El promedio del viaje era al principio de unos 6 meses, Más tarde se acortó algo, aunque no mucho, porque el trayecto era difícil.

Rumbo a Filipinas, el galeón de Acapulco transportaba diversos tipos de personas y mercancías. Humboldt comenta que en México se decía que la nao de Acapulco, en su viaje hacia Oriente *iba cargada de plata y frailes* (80).

---

(80) SCHURTZ, W. L.: *The Manila Galleon*, Nueva York 1939, p. 276.



Productos que llevaba el *Galeón de Manila* hacia Acapulco. Obras varias del Museo Oriental, Valladolid.

Los principales pasajeros eran misioneros, oficiales reales, mercaderes y soldados, que llevaron a Filipinas una nueva religión y cultura y unas nuevas costumbres.

Además del cristianismo, a través del galeón, llegaron las tradiciones del compadrazgo, la danza del *moro-moro*, fiestas folclóricas relacionadas con el calendario cristiano, como la Cruz de Mayo, los Moriones de Marinduque, los penitentes de Semana Santa,... así como imágenes religiosas esculpidas o pintadas.

En cuanto a las mercancías, lo más importante era *el situado*; las barras de plata y pesos acuñados en México y Perú, que servían para pagar los gastos de mantenimiento del personal de la colonia, así como las construcciones y otras empresas.

Se transportaron también animales como vacas y caballos y muchos tipos de plantas: maíz, cacao, tabaco, caña de azúcar, cacahuete, tomate, calabaza, papaya, pimiento,...

Desde Filipinas hasta México el Galeón de Manila transportaba mercancías de China, India, Japón, Las Molucas, y otros mercados orientales.

De Ceilán, Las Molucas, Java y Banda procedían las diversas especias: clavo, canela, jengibre, pimienta, nuez moscada, curcuma,.. La seda, el marfil y la porcelana, lacas y madreperlas venían generalmente de Cantón y Amoy, en China. De Japón llegaban lacas y porcelanas. El galeón llevaba también

algunos productos filipinos como el algodón, las mantas de Ilocos, la canela de Mindanao y cera. De la India y el Sureste Asiático llegaban a Manila alfombras y tapices, vestidos de algodón y otros productos (81).

3.—La hispanización de Filipinas

Legazpi comenzó la anexión del archipiélago, solicitando las pertinentes autorizaciones para fundar ciudades y repartir tierras y encomiendas. Éstas no llegaron hasta finales de 1569, en que se recibió una Real Cédula de Felipe II (14 agosto de 1569) por la que se le nombraba Gobernador y Capitán General, y se le facultaba para erigir ciudades y proceder a los repartimientos solicitados.

Desde 1566 llegaron soldados, colonos, pertrechos y víveres que consolidaron la presencia española y permitieron llevar a cabo la anexión de Panay, Mindoro y Luzón, isla en la que se situó la capital del archipiélago, Manila, fundada el 24 de junio de 1571.

Legazpi daba así cumplimiento a los deseos de la corona española de contar con una presencia estable en el Lejano Oriente. A partir de entonces Manila se convertiría en un punto de encuentro entre Oriente y Occidente, gracias a su posición geográfica estratégica y a la ruta del *Galeón de Manila* (82).

Tres objetivos principales animaron a los españoles para colonizar Filipinas. El primero era asegurarse un reparto en el lucrativo mercado de las especias, que, por entonces, estaba en manos de los portugueses. Otro era el establecer contacto directo con China y Japón, que podría abrir el paso para su conversión al cristianismo. Y el tercer propósito, era la conversión al cristianismo de los habitantes del archipiélago filipino. De estos tres objetivos –comenta Phelan-, sólo el tercero pudo ser realizado. La intervención de los holandeses dio al traste con los sueños españoles en las Islas de la Especiería y la *conquista* espiritual de China y Japón se demostró ser algo inalcanzable (83).

La colonización española de Filipinas, no fue una repetición de la conquista de América, sino que tiene sus propias características. Las experiencias aprendidas en México y Perú, así como las ideas de los teólogos de la Escuela de Salamanca, hicieron que fuese una ocupación fundamentalmente pacífica.

No hubo gran número de *conquistadores* porque no había riquezas visibles que les atrajesen. Hasta el siglo XIX no existieron en Filipinas grandes hacien-

---

(81) Sobre este argumento la obra más importante es: SCHURTZ, W. L.: *The Manila Galleon*. Ver también: SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*, Valladolid 1991; FERNÁNDEZ, Miguel Angel: *La nao de China*, Monterrey 1998; AA. VV. *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-181*, México 1992.

(82) MORALES, Alfredo (Dir.): *Filipinas Puerta de Oriente. De Legazpi a Malaspina*, Vitoria 2003, p. 35.

(83) PHELAN, J. L.: *The Hispanization of the Philippines*. Madison 1959, p. 7.

das cultivadas por españoles y tampoco existió la explotación de la mano de obra nativa en las minas. La conquista gradual y la evolución de los cambios fueron realizándose, en amplia medida, por un puñado de misioneros dispersos por el archipiélago, en aisladas poblaciones nativas. Por eso Phelan concluye diciendo que *la ocupación de Filipinas fue esencialmente una empresa evangelizadora.* Aunque la pequeña oligarquía de comerciantes de Manila cosechaba buenos beneficios, el gobierno de la colonia tenía anualmente un déficit que fluctuaba entre 85.000 pesos y 338.832 pesos. El Tesoro de México se encargaba de pagar este déficit con lingotes y monedas de plata, la mayor parte de la cual terminaba en los cofres de los mercaderes chinos (84)

La colonización española supuso también la creación de una conciencia nacional, en el pueblo filipino. Cuando llegó a Filipinas la expedición de Legazpi-Urdaneta, el archipiélago era un paradigma de desconexión y diversidad política. No sólo se gobernaban las islas, y aún ciertas zonas dentro de ellas por régulos distintos e independientes, sino que existía un antagonismo activo entre muchos de estos soberanos. Por el contrario el país que España dejó a finales del siglo XIX, era un conjunto de islas vertebradas por una conciencia nacional (85).

Dos regiones de Filipinas se resistieron a esta colonización: las grupos tribales de las montañas de Luzón y los llamados *moros* de Mindanao y Joló.

Los esfuerzos para conquistar los territorios de las Montañas de Luzón, iniciados por Salcedo en el siglo XVI, se continuaron a lo largo de los siglos XVII y XVIII. La llamada *pacificación* intentaba reagrupar los grupos infieles en poblados de modo que pudiesen ser fácilmente servidos por los misioneros y controlados por las autoridades civiles y militares. Estos esfuerzos se intensificaron en el siglo XIX y con el fin de controlar esta región se crearon provincias militares que eran apoyadas por fortificaciones y contingentes de soldados (86).

Por lo que se refiere a la dominación sobre Mindanao y el archipiélago de Joló, se puede decir que fue una pesadilla constante. Los españoles intentaban cristianizar y dominar esas tierras y los jefes de Joló, Lanao y Cottobato deseaban islamizar y dominar sobre los habitantes de estos territorios. Fue un enfrentamiento continuo, que, en cierto modo, aún pervive hoy día (87).

4.—La evangelización de Filipinas

La difusión del cristianismo en el archipiélago filipino fue, en términos generales mucho más pacífica y respetuosa con las culturas nativas que la realizada en América Latina. La tarea evangelizadora en Filipinas fue realiza-

---

(84) PHELAN, J. L.: *The Hispanization of the Philippines*, pp. 13-14.

(85) AA. VV.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, tomo II, p. 468.

(86) Ver esto más ampliamente en: SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Filipinas ayer. Vida y costumbres tribales*, Valladolid 1989, pp. 11-12.

(87) Información más amplia sobre este problema en: SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Filipinas 1870-1898. Imágenes de La Ilustración Española y Americana*, Valladolid 1998, pp. 124-141.

da, en su mayoría, por las órdenes religiosas. Comenzó propiamente en 1565, con la llegada a Filipinas de Fr. Andrés de Urdaneta y sus cuatro compañeros agustinos. Durante los doce primeros años la responsabilidad de anunciar el evangelio recayó sobre los agustinos (88).



Agustinos primeros evangelizadores de Filipinas (1565). Pintura al óleo de Nicéforo Rojo, 1990. Museo Oriental, Valladolid

En 1578 llegaron los franciscanos y, posteriormente, los jesuitas (1581) dominicos (1587) y agustinos recoletos (1606). Los Hnos. de San Juan de Dios inician sus trabajos en 1641 estableciendo hospitales en varios lugares. La labor propiamente misional fue llevada a cabo por un total aproximado de 8.238 religiosos, que se desglosan así: 3.156 agustinos; 2.694 franciscanos; 2.318 dominicos; 1.623 agustinos recoletos y 718 jesuitas (89).

En Filipinas —para evitar las discordias que se presentaron en los comienzos de la labor misionera en América—, se tomó la medida adoptada allá de dividir el territorio entre las órdenes religiosas, dando a cada una de ellas una provincia o conjunto de provincias, pero conservando todas ellas sus casas principales en Manila. En el problema tan espinoso y que tantas dificultades provocaría en México, sobre la administración de los sacramentos a los indígenas, la experiencia que se había logrado allá, fue totalmente aplicada en Filipinas, y en las zonas que pudieron ser cristianizadas no existieron conflictos a la hora de recibir los distintos sacramentos.

La educación quedó totalmente en manos de los religiosos. Estos se preocuparon también, -siguiendo las directrices que se habían experimentado en Nueva España-, en dar una educación cristiana a los hijos de los principales. Más tarde, la educación se iría extendiendo a todos los niños, a través de la catequesis y las escuelas parroquiales (90).

---

(88) Remitimos para más detalles al estudio: SIERRA DE LA CALLE, Blas: *La evangelización de Filipinas durante el gobierno de Legazpi (1565-1572)* en: CABRERO, Leoncio (Ed.): *España y el Pacífico. Legazpi*. Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid 2004, pp. 343-385.

(89) ABAD, Antonio, *Filipinas: labor misionera y pastoral*, en *Historia de la Iglesia en Hispanoamérica y Filipinas (Siglos XV-XIX)*, Coord. Pedro Borges, Madrid 1992, p. 721.

(90) BERNAL, R.: *México en Filipinas. Estudio de una transculturación,*, México 1965, p. 90; SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Filipinas 1870-1898.*, pp. 110-123.

Como sucedió en América, en un principio, las órdenes religiosas tomaron a su cargo la mayor parte de la labor parroquial. Posteriormente, los arzobispos y obispos pretendieron que las parroquias pasaran a manos del clero secular, cosa que no pudo lograrse, prácticamente, hasta 1898.

Los misioneros tuvieron una enorme influencia en el pueblo. Además de párroco, el misionero era a la vez, el juez, árbitro y, por lo general, gobernador del barrio. El cristianismo por ellos implantado fue uno de los pilares de la unidad filipina. La sólida vida del filipino en el campo, en los barrios y pueblos es obra de los misioneros. La imprenta, los colegios, las universidades, los hospitales, tienen en ellos su origen. Durante más de trescientos años su influjo fue determinante en Filipinas. En muchas ocasiones había más sacerdotes que civiles entre los españoles y mexicanos del archipiélago. Ellos eran los únicos que estaban en contacto directo con el pueblo. La existencia, actualmente, de una mayoría católica en Filipinas es, en palabras de Bernal, *el mejor monumento a su obra, y es su huella imborrable* (91). La ingente labor de estos misioneros hizo de Filipinas el único país e mayoría católica de todo el Oriente.

En el momento de la emancipación de Filipinas, en 1898, trabajaban en el archipiélago uno total de 967 misioneros, distribuidos en 746 parroquias, 105 misiones parroquiales y 116 misiones vivas. De ellos 233 eran agustinos recoletos, 228 agustinos, 175 franciscanos, 109 dominicos, 42 jesuitas, 16 capuchinos, 6 benedictinos y 158 pertenecientes al clero secular (92).

Algunos autores son del parecer que la colonización y evangelización de Filipinas contribuyó a la *destrucción del tejido de la sociedad filipina y a la degradación de su cultura* (93). Esta demonización del cristianismo y de la colonización española no corresponde a la objetividad de los hechos. Más bien existen elementos para poder afirmar que las culturas nativas, en diálogo con la cultura española y con el cristianismo, se vio fecundada y enriquecida. La fe cristiana se encarnó en el pueblo filipino y de su acervo cultural ha asumido algunos rasgos propios que la distinguen. Se dio la inculturación del evangelio en las lenguas filipinas, en los ritos y costumbres, en el arte, en la naturaleza, en las gentes y en la vida (94).

5.—*La puerta hacia China y Japón*

El almirante genovés, Cristóbal Colón, al iniciar su viaje hacia las Indias iba con destino a Catay (China) y Cipango (Japón). En el viaje de 1492, Colón

---

(91) BERNAL, R.: *México en Filipinas*, p. 116.

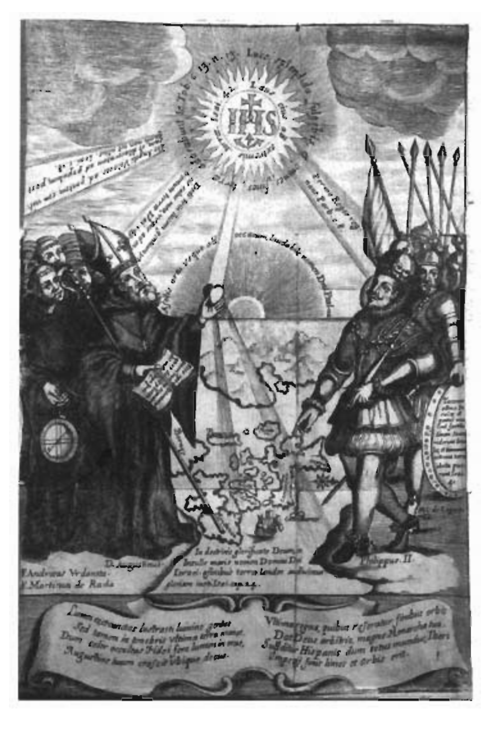
(92) FERNÁNDEZ, Pablo: *History of the Church in the Philippines, (1521-1898)*, Metromanila 1979, p. 43.

(93) BERNARD, Miguel, A., *The Christianization of the Philippines: Problems and Perspectives*, Manila 1972, p. 173.

(94) Sobre este argumento puede verse más ampliamente: SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Evangelización e inculturación en Filipinas*, en *El sueño de Ultramar*, Coord. Juan Pando Despierto, Madrid 1998, pp. 48-52.

llevaba cartas de los Reyes Católicos para entregar al Gran Khan de Catay. Su principal objetivo era encontrar esas tierras extraordinariamente ricas de Cipango (Japón) de las que hablaba Marco Polo en su *Libro de las maravillas,* escrito en 1298 (95).

El 21 de octubre de 1492 escribía Colón en su diario: *...luego me partiré a rodear esta isla hasta que yo haya lengua con este rey y ver si puede haber del oro que oigo que trae, y después partir para otra isla grande mucho que creo que debe ser Cipango (...) y según yo hallare recaudo de oro o especería determinaré lo que he de hacer. Más todavía tengo determinado de ir a la tierra firme, a la ciudad de Quinsay, y dar las cartas de Vuestras Altezas al Gran Can y pedir respuesta y venir con ella* (96).



Conquistas de las Islas Philipinas. Grabado de Nicolo Billy, para la obra del P. Gaspar de San Agustín. Imprenta M. R. de Murga, Madrid 1698. Museo Oriental, Valladolid.

La presencia en el archipiélago filipino permitió a España intentar hacer realidad, desde allí, *el sueño de Colón*. Filipinas se convirtió en *la puerta de Oriente en* un trampolín hacia China y Filipinas.

Desde el año 1572 los agustinos realizaron varios intentos de viajar a China. Tras varios fracasos, finalmente, en 1575 viajaron al Celeste Imperio los PP. Martín de Rada y Jerónimo Marín, al frente de una embajada enviada por el Gobernador de Manila. En su *Relación de viaje* el P. Rada nos ofrece informaciones de primera mano sobre los alimentos y banquetes, las armas y la guerra, las casas y las ciudades, la agricultura y sus productos, la religión y los ídolos, los trajes del país, las facciones fisonómicas de sus habitantes, etc. Será el primer documento en español sobre el imperio chino escrito por un testigo ocular. Años más tarde, junto con otros documentos, servirá de base para la obra del P. Gonzalo de Mendoza *Historia de las Cosas más notables*

---

(95) MARCO POLO: *Libro de las Maravillas*, Madrid 1983, pp. 346-347.

(96) ARRANZ, Luis (Ed.): *Cristóbal Colón. Diario de a bordo*, Madrid 1985, p. 105; ver también las obras: SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Catay. El sueño de Colón. Las culturas china y filipina en el Museo Oriental de Valladolid*; SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Cipango. La isla de oro que buscaba Colón. El arte y la cultura japonesa en el Museo Oriental de Valladolid*, Valladolid 2006.

del Gran Reino de la China, que tuvo un gran éxito desde su publicación en 1585, conociendo muchas ediciones y traducciones a lo largo de los siglos XVII y XVIII (97).

La presencia española en China fue fundamentalmente misionera. A lo largo del siglo XVII, desde Filipinas, las distintas órdenes religiosas (jesuitas, dominicos, franciscanos, agustinos) conseguirían una discreta presencia evangelizadora en China.

Desde el punto de vista político y militar, en el último cuarto del siglo XVI, algunos gobernadores de Filipinas barajaron la idea absurda de la invasión de China, planes que el Consejo de Indias descartó (98).

Al igual que Portugal, España tenía también interés en establecer un centro de comercio en la costa de China. En 1598 consiguió que China le cediese el enclave conocido como El Pinal —Hutiaomen, una isla de la costa de Cantón—, pero las hostilidades portuguesas hicieron que lo abandonase en 1600 (99).

Por lo que se refiere a Japón, aunque S. Francisco Javier llegó desde Macao en 1549, será desde Filipinas, desde donde los españoles intenten establecer relaciones con los japoneses.

En 1584 estarán en Japón durante dos meses los agustinos PP. Francisco Manrique y Mateo Mendoza. Pocos años después, en 1592, varios frailes españoles llegan a Japón como legados del Gobernador de Filipinas. Hideyoshi envía una carta al Gobernador General de Filipinas pidiéndole tributo y sumisión. Al año siguiente Hideyoshi envía una embajada a Manila (100).

En 1596, el Galeón San Felipe, ante el peligro de naufragio, busca refugio en las costas del Japón. El cargo es confiscado. Desde Manila se envía una embajada para intentar recuperar las mercancías, pero sin éxito. La situación empeora con la crucifixión de 26 cristianos en 1597 (101).

Con Tokugawa Ieyasu parece que se abre una nueva etapa. En 1598 recibe a frailes españoles y les pide comercio con Luzón. Más tarde se intentará establecer comercio directo con Nueva España. Con la llegada a Japón de Rodrigo de Vivero en 1609 se abrieron algunas esperanzas de negociación (102), pero tras varios decretos en contra del cristianismo y las sucesivas persecuciones, en 1624 el *Shogun* prohíbe las relaciones con España, así como el comercio entre Manila y Japón (103).

---

(97) GONZÁLEZ DE MENDOZA, Juan: *Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del Gran Reyno de la China,..* Roma 1585; GALENDE, P. G., *Navarros ilustres: Martín de Rada (1533-1578)*, Manila 1980 .

(98) OLLÉ, Manuel, *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona 2002.

(99) SPATE, O. H. K.: *El lago español*, pp. 227-228.

(100) SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Japón. Arte Edo y Meiji*. Museo Oriental. Catálogo VI, Valladold 202, pp. 486-489.

(101)Sobre todo esto puede verse: MORGA, Antonio de, *Sucesos de las Islas Filipinas*, pp. 75-87.

(102) Museo de tabaco y sal (Ed.): *Relación y noticia del Reino del Japón con otros avisos y proyectos para el buen gobierno de la monarquía española, de Don Rodrigo de Vivero, Año 1609*, Tokio 1993.

(103) SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Japón. Arte Edo y Meiji*, pp. 486-489.

Conviene recordar, finalmente, que Filipinas será también la plataforma para la proyección de los españoles en otros países orientales como Siam, Camboya, Vietnam, Formosa e Indonesia, entre otros (104).

6.—La creación de la Provincia Misionera de los Agustinos Filipinos

La llegada de Fr. Andrés de Urdaneta y sus compañeros agustinos a Filipinas dio pie para la creación —dentro de la Orden de San Agustín— de una nueva Provincia Religiosa. En 1572, los agustinos residentes en Filipinas celebrarán, en el Convento de San Agustín de Manila el primer Capítulo Provincial. Tres años más tarde, en 1575, el General de la Orden, Tadeo de Perugia, confirmó y agregó a la Orden de San Agustín la nueva Provincia del Stmo. Nombre de Jesús de Filipinas (105).

Los agustinos han sido la orden religiosa que ha contribuido con mayor número de misioneros a la evangelización de Filipinas: en total, hasta 1898, fueron 3.156 agustinos. La preocupación fundamental de todos ellos fue la difusión del mensaje de la Buena Noticia de Jesucristo. En 1898 estaban a su cargo 2.324.968 filipinos, un tercio de la población del Archipiélago.

En cuanto a su labor social, los agustinos fundaron en Filipinas 300 pueblos con su iglesia y casa parroquial, así como 90 escuelas, 15 capellanías, 3 asilos de beneficencia, 7 colegios y una universidad. Además descubrieron varios centros de aguas medicinales, construyeron carreteras, caminos, puentes,... Y, entre 1883 y 1889, crearon las Escuelas de Artes y Oficios de Mandaloya y Malabón.

Numerosas fueron las publicaciones de los agustinos en los campos de la historia, la geografía, la botánica. Recordemos al ya citado P. Gaspar de San Agustín y sus *Conquistas de las Islas Philipinas* que verá la luz en 1698; al P. J. Martínez de Zúñiga y su *Historia de Filipinas* y a los PP. Blanco, Mercado y Llanos por la *Flora de Filipinas,..* Los agustinos aprendieron las lenguas filipinas y compusieron gramáticas, diccionarios, catecismos, devocionarios en hiligaino, bisaya, cebuano, pampango, tagalo, ilocano,... (106).

Urdaneta fue quien abrió el camino hacia la evangelización de China. Los agustinos, establecidos en Filipinas en 1565, siempre tuvieron como meta ir a China. Allí viajarían, como ya se dijo, los PP. Martín de Rada y Jerónimo

---

(104) Una síntesis sobre estas relaciones puede verse en: MARTÍNEZ-SHAW, C.-ALFONSO MOLA, M., *La ruta española a China*, Edicones El Viso, Madrid 2007, pp. 113-130.

(105) RODRÍGUEZ, Isacio—ÁLVAREZ, Jesús, *Al servicio del evangelio. Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, Valladolid 1996, p. 401. Esta obra es un resumen de la historia de esta Provincia Religiosa de los Agustinos.

(106) Sobre la historia de los Agustinos en Filipinas, además de las obras de Isacio Rodríguez ya citadas ver: MARTÍNEZ, B., *Apuntes históricos de la Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, Madrid 1909; APARIO, Teófilo: *Misioneros y Colonizadores en Filipinas*, Valladolid 1965; HERNÁNDEZ, Policarpo F. *The Augustinians in the Philippines*, Makati 1998.

Marín en 1575. Más tarde, en 1584, los agustinos fundaron el convento de Macao y, a partir de 1680, gracias a la labor de los PP. Álvaro de Benavente y Juan de Rivera, comienzan las primeras fundaciones en las provincias de Guangdong y Guangxi, en el sur de China. Con grandes dificultades los agustinos permanecieron en estas regiones hasta 1818.

La reanudación de las tareas misionales tendrá lugar en la provincia de Hunan, en 1879. Aquí desarrollaron una intensa labor apostólica y social hasta su expulsión en 1952. En estos años fundaron y administraron 32 centros de misión, con casa-residencia e iglesia; 151 estaciones de misión con oratorio y casa para el misionero; 26 iglesias; 71 escuelas de niños y 57 de niñas; 2 colegios; un seminario; dos catecumenados y un orfanato, además de las casas de la misión de Shanghai y Hankow (107).

La presencia de los agustinos en Filipinas posibilitó también su expansión hacia Japón.

El 4 de agosto de 1584 —como ya se ha recordado—, llegan a las costas del Japón los agustinos PP. Francisco Manrique y Mateo Mendoza. Los primeros agustinos en establecerse en Japón fueron los PP. Diego de Guevara y Eustaquio Ortiz, que llegaron a Hirado en 1602. Construirán una iglesia en Usuki, en la región de Bungo. Más tarde, ampliarán el campo de misión y construirán nuevas iglesias en Agata y Nagasaki. Pronto fueron surgiendo diversas comunidades cristianas en varios lugares y se creó también la Cofradía de la Virgen de Consolación y Correa, que llegaría a tener gran fuerza, con numerosos miembros. Para completar el trabajo misionero el P. Hernando de Ayala publicó en lengua japonesa varios libros de devoción (*Indulgencias de la Cintura*, *Vida de San Agustín*, etc.) así como un diccionario japonés-portugués.

Tras los edictos de persecución, sufrirán el martirio varios agustinos. Fr. Hernando de Ayala, en 1617; Fr. Pedro de Zúñiga, que fue quemado vivo en Nagasaki, en 1622; Fr. Bartolomé Gutierres, que seguirá la misma suerte en 1632; Fr. Francisco da Graca, al que mataron en 1633. También murieron mártires los agustinos japoneses Tomás de S. Agustín, *Kintsuba*, y Miguel de San José, así como numerosos cristianos. Muchos de ellos serán beatificados por el papa Pío IX en 1867 (108).

Con la pérdida de Filipinas en 1898, los Agustinos de la Provincia de Filipinas han extendido su radio de acción a otros países: Perú (1894) Colombia (1899) Brasil (1900) Argentina (1900) Amazonía Peruana (1901) Venezuela

---

(107) Para la historia de la presencia de los agustinos en China ver entre otros: MARTÍNEZ, Bernardo, *Historia de las misiones agustinianas en China*, Valladolid 1918; ARES, Manuel: *Entonces sobrevino la guerra*, Revista *Apostolado* 1952-1954; revista *Casiciaco*, junio 1959.

(108) Un resumen de esta historia puede verse en: ALONSO, Carlos: *Misiones Agustinianas en Japón, en* el anuario *Diáspora*, Nº 7, 1985-1986, pp. 27-32. Información más amplia y detallada en: SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Philipinas;* SICARDO, José: *Cristiandad del Japón y dilatada persecución que padecieron,...*, Madrid 1698; JIMÉNEZ, Manuel, *Mártires agustinos del Japón*, Valladolid 1867; HARTMANN, Arnulf*: The Augustinians in Seventeenth Century Japan*, Mary Lake 1965.



Vitrinas sobre el *Galeón de Manila* o *Galeón de Acapulco*. Museo Oriental, Valladolid.

(1951) Tanzania (1977) India (1982) Nicaragua (1987) Costa Rica (1989) San Salvador (1994) (109).

7.—El Museo Oriental del Real Colegio de PP. Agustinos en Valladolid

De los más de 3.000 agustinos que evangelizaron en los distintos países de Oriente unos 2000 salieron del Real Colegio de PP. Agustinos de Valladolid. Fruto de esta aventura misionera, larga e intensa es el Museo Oriental, fundado en 1874. Su sede es el Real Colegio de PP. Agustinos, construido a partir de 1759, con planos de Ventura Rodríguez. Las actuales instalaciones del museo fueron inauguradas por SS. MM. Los Reyes de España Don Juan Carlos I y Dña. Sofía, el 12 de octubre de 1980. Consta de 18 salas de arte chino, filipino y japonés, que constituyen la mejor colección de arte oriental existente en España.

Una selección de las ricas colecciones de arte chino del Museo Oriental, puede contemplarse en ocho salas: bronces, desde el siglo IV a. C. hasta el

(109) Ver: RODRÍGUEZ, Isacio–ÁLVAREZ, Jesús, *Al servicio del evangelio. Provincia Agustiniana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, Valladolid 1996.

siglo XIX, que ilustran el mundo del budismo, el taoísmo y el culto a los antepasados; más de un millar de monedas chinas y billetes, desde el siglo V a. C. hasta 1912; una maravillosa colección de 110 piezas de porcelana, desde el siglo II a. C. hasta el siglo XIX; obras de orfebrería en plata; esmaltes de llamativos colores; más de un centenar de marfiles chinos del siglo XVIII al XX; esculturas de jade, esteatita, madreperla, realizadas con maestría increíble; caligrafías llenas de vida - algunas de autores imperiales- e instrumentos caligráficos; numerosas pinturas sobre papel y sobre seda ejecutadas por diversos artistas entre las dinastías Yuan (1279-1368) y el siglo XIX; extraordinarios trajes de mandarines y bordados en seda; llamativos muebles tallados en maderas orientales; lacas pintadas y talladas, tabaqueras,...

Las cinco salas del Museo Oriental de arte filipino son el conjunto más completo de Europa. En ellas se muestra desde la cerámica neolítica hasta obras del siglo XIX. Se ilustra la historia del *Galeón de Manila* o *Galeón de Acapulco*, así como el arte hispano-filipino de los siglos XVII al XIX, en una rica colección de imágenes de santos, esculturas de tipos de país, ornamentos litúrgicos, libros, grabados y litografías. De gran valor son las pinturas filipinas de retratos y temas costumbristas y de historia. Particular importancia tiene la colección de marfiles hispano-filipinos de los siglos XVII al XIX. Recuerdos históricos significativos son los diseños de la Guerra de 1898 y las banderas y armas pertenecientes a los últimos regimientos españoles en Filipinas. Por otra parte el arte etnológico de los primitivos pueblos del Norte de Luzón y los *moros* de Joló y Mindanao, está representado en escudos y armas, vestimenta y abalorios, pipas de tabaco y bronces, instrumentos musicales, esculturas de ídolos,...

Las cuatro salas de arte japonés del Museo Oriental exponen obras pertenecientes a los periodos Momoyama (1568-1603) Edo (1603-1868) y Meiji (1868-1912): valiosas esculturas budistas y sintoístas en madera lacada y dorada y algunas piezas de origen cristiano; vistosas lacas relacionadas con los distintos campos de la vida diaria (comida, ceremonia del té, tabaco, aseo, escritura,...) preciosos esmaltes *cloisonné* y *musen*, coloridos kimonos; llamativas máscaras de teatro *noh*; impresionantes armaduras, lanzas, *katanas* y otras obras usadas por los antiguos samuráis; lujosas porcelanas Imari y Satsuma; antiguas pinturas y caligrafías del siglo XVII y grabados *ukiyo-e* que muestran la vida del *mundo flotante* del Japón, así como fotografías y pinturas del siglo XIX, sobre el paisaje, vida y costumbres de este país.

La visita al Museo Oriental – por la antigüedad de sus piezas, la variedad de sus colecciones y la belleza de las obras de arte expuestas-. es como un auténtico viaje a Oriente. Constituye una experiencia inolvidable (110).

(110) En la actualidad el Museo Oriental tiene publicados más de 30 títulos sobre temas de arte chino, japonés y filipino. Quien desee conocer la temática y el contenido de cada obra puede consultarlo en el apartado *Publicacioneds* de la página web del museo: www.museo-oriental.es

Epílogo: Elogio a Urdaneta

Estas jornadas —organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid— se celebran con motivo del V Cenetario del nacimiento de Fr. Andrés de Urdaneta (1508-1568) *monje y marino*.

Los viajes de Urdaneta por el ancho mundo le abrieron nuevos horizontes personales y, a su vez, él abrió nuevos rumbos para sus seguidores.

El joven de Villafranca de Ordizia, amante de su país vasco natal, se convirtió en un hombre universal, habiendo dado la vuelta al mundo a los 28 años.

El aventurero que siguiendo a Juan Sebastián Elcano sueña con la gloria, encuentra en el seguimiento de Cristo su mejor premio.

El fogoso guerrero que pelea durante ocho años en Las Molucas, en una guerra fraticida contra los portugueses, se hace fraile agustino al encontrar en el mensaje de San Agustín, que sólo el Amor es la auténtica respuesta.

Fr. Andrés de Urdaneta (1508-1568). Escultura tallada en madera en Pete, Filipinas en 1980;restaurada y policromada por M. Ángel Tapia en 2006. Museo Oriental, Valladolid

El marinero inquieto que interroga el firmamento y busca nuevas rutas por el mar, con su vida y testimonio, enseñará la ruta que lleva hacia el cielo, más allá de las estrellas.

El cosmógrafo experimentado que descubre el *tornaviaje* de Filipinas a México, enseñará la ruta del diálogo entre dos mundos: ruta de intercambio y encuentro entre pueblos, razas, culturas y religiones de Oriente y Occidente.

El que inauguró el Puerto de Acapulco – que inmortalizaría el *Galeón de Acapulco*, *Galeón de Manila* o *Nao de la China* -, como misionero, indicó la ruta hacia Cristo, puerto seguro, en el que todo corazón inquieto puede encontrar refugio y descanso.

Por la ruta que abrió Urdaneta más de 3.000 agustinos han viajado por los cuatro continentes anunciando la Buena Noticia del Evangelio. Unos los harían en Filipinas, China, Japón e India. Otros por distintos países del ancho mundo en América y África. Tras siglos de singladura, esta ruta sigue abierta...

